



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

13 de abril de 2023

Núm. 136-3

Pág. 1

ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

121/000136 Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de las enmiendas al articulado presentadas en relación con el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, así como del índice de enmiendas al articulado.

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de abril de 2023.—P.A. La Secretaria General Adjunta para Asuntos Administrativos del Congreso de los Diputados, **Mercedes Araújo Díaz de Terán**.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Mixto al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de febrero de 2023.—**Ana María Oramas González-Moro**, Diputada del Grupo Parlamentario Mixto (CCa-PNC-NC), **María Fernández Pérez**, Diputada del Grupo Parlamentario Mixto (NC-CCa-PNC) y **Albert Botran Pahissa**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 1

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 2

Texto que se propone:

«Disposición final XXX. Modificación del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

El apartado 1, letra a), epígrafe cinco, de la disposición transitoria segunda del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, queda redactado como sigue:

“Cinco. En ningún caso podrá otorgarse prórroga del plazo de las concesiones u otros títulos de ocupación del dominio público portuario existentes a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, en condiciones que se opongan a lo establecido en este texto refundido, o en las disposiciones que lo desarrollen y, en particular, a lo regulado en el artículo 82.”»

JUSTIFICACIÓN

Para exponer la motivación de la propuesta normativa es necesario conocer la evolución de la disposición transitoria cuarta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM), incluida en la disposición transitoria segunda del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (TRLPEMM).

Con anterioridad a la entrada en vigor de la LPEMM, y al amparo de la antigua Ley de Puertos de 19 de enero de 1928, se otorgaron numerosas concesiones a perpetuidad, por tiempo indefinido o por plazo superior a 30 años.

La entrada en vigor de la LPEMM supuso la limitación a 30 años del plazo máximo de las concesiones sobre el dominio público portuario. Dicha Ley contemplaba un régimen transitorio para regular el régimen jurídico al que quedaban sometidas las concesiones anteriores a la misma: todas las concesiones vigentes a su entrada en vigor otorgadas a perpetuidad, por tiempo indefinido o por plazo superior a treinta años se entendieron otorgadas por el plazo máximo de 30 años a contar desde la fecha de entrada en vigor de dicho texto legal. Y no era posible otorgar prórroga del plazo de esas concesiones en condiciones que se opusieran a lo establecido en la propia LPEMM, entendiéndose contrario a lo establecido en dicha Ley la prórroga por plazo que, acumulado al inicialmente otorgado, excediera del límite de treinta años.

La Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la LPEMM, abrió la posibilidad de las prórrogas del plazo concesional, siempre que estuvieran previstas en el título.

La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y prestación de servicios en los puertos de interés general (LREPS) modificó el plazo máximo de duración de las concesiones elevándolo a 35 años. Dio nueva redacción a la disposición transitoria cuarta de la LPEMM en el sentido de ampliar el plazo máximo de duración y el límite de la prórroga, fijándolo en 35 años.

Asimismo, abrió la posibilidad de prórrogas no previstas en el título concesional y, además, prórrogas por plazo que, sumado al inicial, superase los 35 años, en aquellas concesiones de interés estratégico o relevante para el puerto, previo informe vinculante de Puertos del Estado, siempre que el concesionario se comprometiera a llevar a cabo una inversión adicional, en los términos señalados en la ley.

El TRLPEMM mantuvo, en su disposición transitoria segunda, la vigencia de la disposición transitoria cuarta de la LPEMM, con la siguiente redacción de su apartado cinco:

«En ningún caso podrá otorgarse prórroga del plazo de las concesiones existentes a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, en condiciones que se opongan a lo establecido en esta Ley o en las disposiciones que la desarrollen y, en particular, la que diera lugar a un plazo que, acumulado al inicialmente otorgado, exceda del límite de 35 años.»

Del mismo modo, contenía un artículo relativo a la posibilidad de prórroga que, unida al plazo inicial, superase el plazo de 35 años, siempre que, entre otros requisitos, el concesionario se comprometiese a llevar a cabo una inversión adicional.

Así las cosas, en 2013 se advirtió una antinomia entre la literalidad de la disposición transitoria cuarta, apartado cinco, de la LPEMM y los preceptos posteriores que reformaron la LPEMM, que posibilitaban la prórroga excepcional de las concesiones más allá de los 35 años.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 3

A esta cuestión dio respuesta un informe de la Abogacía General del Estado de 28 de noviembre de 2013 (A.G. Entes Públicos 95/13) en el que, entre otras cosas, se entendió que la referencia a «esta Ley» contenida en la disposición transitoria de continua cita no sólo aludía a la LPEMM en su redacción originaria, sino también a las sucesivas reformas de que la misma había sido objeto a lo largo del tiempo, en concreto, a las reformas introducidas en materia de prórroga.

La segunda conclusión a la que llegó fue que las nuevas previsiones en materia de prórroga eran aplicables no sólo a las concesiones otorgadas a partir de la entrada en vigor de dichos textos legales, sino también a las concesiones otorgadas con anterioridad, incluidas las existentes a la entrada en vigor de la LPEMM. Y ello puesto que la intención del legislador era posibilitar, excepcionalmente, la prórroga del plazo de las concesiones portuarias, en cuyo título no estuviese prevista la prórroga, en el caso de aquellas concesiones que fueran de interés estratégico o relevante para el puerto.

Consolidada la interpretación expuesta en el párrafo anterior, se aprobó el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia que, en su artículo 56, vuelve a modificar los preceptos del TRLPEMM relativos a los plazos concesionales en el siguiente sentido:

- Se amplía el plazo máximo de las concesiones de dominio público portuario a 50 años.
- Se mantienen, con ciertos cambios en cuanto a los requisitos para su otorgamiento, las posibilidades de prórroga concesional contenidas en el artículo 82 del TRLPEMM.
- Se incorpora una nueva disposición transitoria décima donde se regula la ampliación del plazo de las concesiones otorgadas con anterioridad al propio Real Decreto-ley.
- No se contiene modificación alguna de la disposición transitoria cuarta de la LPEMM.

Con este texto legal, las concesiones anteriores a la LPEMM quedan constreñidas ope legis al plazo máximo de 35 años (pese a que, para los nuevos títulos se contemplaba un plazo máximo inicial de 50 años), con la posibilidad excepcional de prórroga extraordinaria que habilitó el dictamen de la Abogacía General del Estado. Se entiende que se trató de una omisión involuntaria del legislador, fruto de la celeridad con la que se hubo de redactarse el Real Decreto-ley.

En la convalidación, el Congreso de los Diputados acordó que el citado Real Decreto-ley se tramitara como Proyecto de Ley, lo que dio lugar a la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. En este texto legal se modifica la disposición transitoria cuarta, apartado cinco, de la LPEMM, para clarificar que se podía aplicar la disposición transitoria décima (ampliación de plazo inicial de la concesión) a los títulos concesionales existentes a la entrada en vigor de la LPEMM.

Así las cosas, se suscitaban dudas sobre si la nueva redacción dada a la disposición transitoria cuarta, apartado cinco, de la LPEMM por la Ley 18/2014 restringía, de alguna forma, la posibilidad de otorgar la prórroga excepcional del TRLPEMM a las concesiones anteriores a la entrada en vigor de la LPEMM. Se consultó, nuevamente, a la Abogacía General del Estado.

En el Dictamen de 9 de marzo de 2015 [A. G. Entes Públicos 9/15 (R-106/2015)] se señaló, en primer término, que prórroga y ampliación del plazo inicial de la concesión son figuras distintas. Asimismo, se indicó que la nueva redacción de la norma transitoria admitía en su inciso final, como única excepción a lo que se dispone en su primera parte (relativa a la prórroga), la ampliación del plazo inicial. Por ello, se concluyó que lo razonable consiste en entender, por vía de reducción, que no cabe la prórroga, quedando únicamente la ampliación del plazo inicial de la concesión como único mecanismo de prolongación de la duración de la concesión en estos supuestos.

Con arreglo a lo anterior, se genera un trato desigual dependiendo del momento procedimental en el que los titulares de estas concesiones solicitaban la prórroga y del juego de la disposición transitoria décima del TRLPEMM: i) con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio y en tramitación en esa fecha, la Abogacía General del Estado consideraba que existía un derecho a la obtención de la prórroga extraordinaria, compatible con la ampliación del plazo concesional; ii) con posterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto-ley 8/2014 y con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 18/2014, un derecho a la prórroga del plazo concesional, incompatible con una posterior ampliación del plazo concesional; iii) solicitada con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley 18/2014, no cabía prórroga alguna del plazo concesional, aunque sí la ampliación de plazo.

Estas diferencias de tratamiento y, sobre todo, la imposibilidad de otorgamiento de prórroga a los concesionarios con título anterior a la LPEMM resulta inconsistente, y es lo que se pretende resolver en

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 4

la actualidad. La finalidad que justifica la concesión de las prórrogas no contempladas en el título que establece el artículo 82.2 del TRLPEMM puede cumplirse tanto por las concesiones otorgadas con posterioridad a esa ley. Se considera que no hay razones objetivas y fundadas para discriminar a unos concesionarios con respecto a otros.

Por otro lado, el tenor actual del epígrafe quinto de la letra a) del apartado 1 de la disposición transitoria segunda del TRLPEMM, que da lugar a una interpretación que imposibilita la prórroga, nunca se ha correspondido con la voluntad del legislador.

La exposición de motivos de la Ley 18/2014 prueba que no hubo una voluntad legislativa de restringir la posibilidad de prórroga excepcional, para inversiones adicionales significativas económicamente y con gran interés estratégico o mejorar la posición competitiva del puerto o la intermodalidad. El propósito explícito del legislador con la ampliación de plazo inicial de las concesiones, complementario de la extensión del plazo máximo inicial de 35 a 50 años, era igualar la posición competitiva de los títulos concesionales ya existentes con los que pudieran otorgarse en adelante. Esa posición se veía afectada por el plazo inicial, motivo por el que se introdujo la disposición transitoria décima; pero también por la posibilidad de acceso a las prórrogas, extremo cuyo tratamiento en coherencia con el anterior fue omitido de modo involuntario.

Con todo, en estos momentos se pretende corregir la literalidad de la norma para coherencia con la voluntad del legislador de 2014, a fin de evitar tratamientos discriminatorios entre concesionarios. Todo lo anterior, condicionado al cumplimiento de los requisitos objetivos establecidos en el artículo 82 del TRLPEMM para las prórrogas, requisitos que, como señalaba la Abogacía General del Estado, pueden cumplirse tanto en las concesiones otorgadas con posterioridad a la entrada en vigor de la LPEMM, como en las concesiones otorgadas con anterioridad.

Por último, en la nueva redacción de la propuesta normativa se elimina la referencia a las ampliaciones del plazo inicial de las concesiones (disposición transitoria décima del TRLPEMM), puesto que constituyeron una medida de carácter temporal –justificada en la necesidad de adoptar medidas urgentes de reactivación de la economía en un contexto de crisis económica– que ya no está vigente. Esta figura de impulso a la recuperación tuvo una duración limitada en el tiempo y desde el 6 de julio de 2015 ninguna concesión puede acogerse a esta ampliación de plazos.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Plural al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de marzo de 2023.—**Joan Baldoví Roda**, Diputado del Grupo Parlamentario Plural (MÉS COMPROMÍS) e **Íñigo Errejón Galván**, Portavoz Adjunto del Grupo Parlamentario Plural.

ENMIENDA NÚM. 2

Joan Baldoví Roda
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Títulos nuevos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Texto que se propone:

«TÍTULO IX

Sobre el sistema financiación del transporte público urbano y metropolitano

Sección I. Del fondo para el sostenimiento de la movilidad colectiva urbana y metropolitana

Artículo 110. Fondo para el sostenimiento de la movilidad colectiva urbana e interurbana.

1. Se constituirá un Fondo Estatal para la financiación de la movilidad colectiva urbana e interurbana.

2. Se financiarán, conforme a los requisitos, prioridades y montos dispuestos en la presente ley, los déficits de operación de los operadores de transporte urbano colectivo y las inversiones que se estimen pertinentes.

Artículo 111. Principios rectores del Fondo.

1. Serán principios rectores de la asignación de los recursos del fondo, la suficiencia en la prestación del servicio, la eficiencia en la gestión de los recursos públicos, la transparencia y la trazabilidad de las inversiones, la accesibilidad de los servicios y la maximización del disfrute del derecho a la movilidad.

2. Se priorizará en la asignación de recursos a las empresas de transporte colectivo públicas.

Artículo 112. Comisión gestora.

1. Dentro de los dos meses siguientes a la aprobación de la primera dotación presupuestaria para el Fondo Estatal para la Movilidad Urbana y Metropolitana, se constituirá una Comisión Gestora, compuesta de forma paritaria por doce vocales, dos en representación de la Administración General del Estado y dos en representación de cada grupo de entidades locales o entidades metropolitanas, conforme a la segmentación recogida en el artículo 114.

2. En el caso de la Administración del Estado, estarán representados, en todo caso, entre sus dos vocales, un representante al menos del Ministerio de Hacienda y Función Pública y un representante al menos del Ministerio de Fomento, entre los cuales se nombrará al presidente.

3. La Secretaría de la Comisión Gestora la ejercerá un funcionario del Ministerio de Hacienda y Función Pública, que tendrá voz, pero no voto.

4. Las funciones de la Comisión serán:

a) Realizar la propuesta de liquidación con base en los criterios fijados para las subvenciones y remitirla a la Intervención General de la Administración del Estado.

b) Controlar la ejecución de las subvenciones para lo que se facilitará a los miembros de la Comisión cualquier información que se estime necesaria para supervisar el cumplimiento de los compromisos asumidos por cada una de las partes firmantes.

c) La resolución de la asignación de las subvenciones a la inversión en régimen de concurrencia competitiva.

d) El establecimiento de los criterios y parámetros que desarrollarán lo establecido en esta ley en lo que respecta a la ponderación de los indicadores destinados a asignar los recursos disponibles.

5. La Comisión Gestora se reunirá cuando la convoque su presidente, bien por propia iniciativa, bien a petición de la mitad de los vocales, siendo obligatorio celebrará sesión ordinaria, por lo menos, una vez al año.

6. Las reuniones se convocarán al menos con una semana de antelación, debiendo acompañar a la citación el orden del día.

7. Los acuerdos de la Comisión Gestora se adoptarán por mayoría de sus miembros presentes, y para que aquellos sean válidos, será necesario que concurran más de la mitad de sus miembros con derecho a voto. El presidente tendrá voto de calidad cuando haya empate.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 113. Estructura y fuentes financieras del Fondo.

1. El Fondo se dotará anualmente en los Presupuestos Generales del Estado por un monto no inferior al 0,25 del PIB del año anterior.

2. El Fondo dividirá sus recursos con tres destinos:

a) Financiación a través de subvenciones finalistas de al menos un 20 % del déficit de operación de los transportes urbanos colectivos en municipios de más de 50.000 habitantes no agrupados en consorcios metropolitanos en la concepción recogida en el presente texto.

b) Financiación a través de subvenciones finalistas de al menos un 20 % del déficit de operación de los transportes urbanos y metropolitanos para los consorcios metropolitanos que cumplan con los siguientes parámetros:

b.i El órgano de dirección del Consorcio cuenta con mayoría de las entidades locales respecto a otras administraciones.

b.ii La administración autonómica competente realiza aportaciones por no menos del 30 % del déficit de operación al sostenimiento de los transportes metropolitanos gestionados por el consorcio.

b.iii El consorcio gestiona y coordina todas las entidades de transporte urbano y metropolitano de los municipios involucrados previa cesión de la competencia municipal de transporte de éstos.

c) El Fondo de proyectos de inversión en el transporte público colectivo urbano destinará un máximo del 25 % de su capacidad financiera a la financiación de proyectos de inversión que promuevan directa o indirectamente la mejora de la movilidad en los municipios solicitantes.

c.i La asignación de recursos se realizará con criterios de concurrencia competitiva.

c.ii Se tendrá en cuenta la eficacia de la inversión en términos de aumento de cuota modal de servicios públicos de transporte colectivo sostenibles económicamente en el tiempo.

c.iii Se exigirán horizontes temporales de resultados en las solicitudes de financiación de inversiones en infraestructura. En caso de incumplimiento grave de estos las subvenciones deberán ser retornadas.

c.iv Las estimaciones sobre las necesidades de inversión en el servicio, tanto en infraestructuras de transporte como en la modernización de vehículos y sistemas tecnológicos. Las necesidades de inversión habrán de estar soportadas en una adecuada planificación, en particular en un Plan de Movilidad Sostenible en vigor.

c.v Será la Comisión de Financiación, Control y Seguimiento la responsable de seleccionar y aprobar los proyectos de inversión seleccionados.

Artículo 114. Asignación de recursos del Fondo.

1. Las entidades locales o los organismos metropolitanos que pretendan acceder a las subvenciones nominativas para gastos operativos deberán integrarse en alguno de estos grupos en función del número total de habitantes de su núcleo urbano o metropolitano:

- Consorcios Metropolitanos.
- Grupo A. Más de 2 millones de habitantes.
- Grupo B. Entre 1 y 2 millones de habitantes.
- Grupo C. de 500.001 a 1 millón.
- Grupo D. de 100.001 a 500.000.
- Grupo E. Menos de 100.000 habitantes.

2. La comisión gestora del Fondo repartirá los montos disponibles entre cada uno de los 6 grupos anteriores teniendo en cuenta un criterio estrictamente poblacional. Atendiendo a los costes operativos medios de cada grupo por habitante se podrá corregir la ponderación con un factor multiplicador cuyo valor máximo será 2.

3. No se asignará menos del 75 % del monto total del fondo a gastos operativos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 115. Obligaciones de Renfe Operadora.

En el caso de consorcios metropolitanos que cumplan con lo establecido en el punto 2.b del artículo anterior Renfe Operadora estará obligada a integrarse plenamente en dicho consorcio, asumiendo los costes derivados de la completa integración tarifaria.

Artículo 116. Distribución de las subvenciones nominativas intragrupo.

1. Dentro de cada grupo, para el reparto entre las Entidades Titulares de Servicio Público que lo compongan, se tendrán en cuenta los siguientes indicadores:

- La población total receptora del servicio.
- El total de viajes realizados en el sistema.
- El total de kilómetros recorridos por el sistema.
- La cobertura geográfica del sistema.
- La eficiencia del gasto operativo.

2. Las entidades están obligadas a aportar esta información con veracidad y diligencia con carácter previo al proceso de concesión de subvenciones plurianuales.

3. Será tarea de la Comisión gestora del fondo la elaboración de un reglamento para detallar los procedimientos de subvención y los criterios de ponderación con arreglo a lo dispuesto en esta ley.

Sección II. De las subvenciones nominativas del Fondo para el sostenimiento de la movilidad colectiva urbana y metropolitana

Artículo 117. Definición y financiación.

1. En los términos previstos en el artículo 68 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, y de acuerdo con las especialidades previstas en este Título, la Administración del Estado, a través del Fondo Estatal para el Sostenimiento de la Movilidad Urbana y Metropolitana otorgará subvenciones nominativas a las entidades locales u organismos dependientes responsables de la gestión de los servicios de transporte colectivo urbano y/o metropolitano.

2. Las subvenciones se realizarán por periodos no menores a tres años, con desembolsos anualizados.

3. Las solicitudes de subvenciones contendrán las previsiones de gastos y las estimaciones de ingresos, así como cuantos detalles se soliciten por el órgano gestor del Fondo Estatal para la articulación de los mecanismos de ponderación de la asignación de recursos.

Artículo 118. Duración de la subvención.

1. Con el objetivo de establecer un mecanismo de financiación suficiente y duradero en el tiempo que permita el establecimiento de planes plurianuales que aseguren la sostenibilidad del sistema, las subvenciones nominativas para gastos operativos serán renovadas cada tres años, a partir del 1 de enero del año siguiente al que se cierre el acuerdo. Todo ello sin perjuicio de que las funciones de la Comisión de Seguimiento se extiendan hasta el 31 de diciembre del año siguiente al de extinción de la última subvención, con el objeto de proceder a las liquidaciones financieras que procedan.

2. Las subvenciones concedidas en régimen de concurrencia competitiva para la financiación de inversiones en infraestructuras de movilidad se convocarán anualmente.

Artículo 119. Revisión y cancelación de la subvención.

La subvención nominativa podrá ser revisada y/o cancelada cuando por razón de circunstancias imprevisibles y excepcionales, o por incumplimiento grave de las obligaciones contraídas en el mismo, no sea posible la consecución de los objetivos del mismo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 120. Objetivos de las subvenciones.

Son objetivos de la subvención:

- a) Potenciar la utilización por parte de los ciudadanos de los servicios de transporte público colectivo, con el fin de mejorar la movilidad en los términos previstos en el artículo 8 de esta Ley.
- b) Definir un marco estable de financiación de los servicios de transporte urbano colectivo compatible con los escenarios presupuestarios de las Administraciones concernidas, todo ello de acuerdo con los principios establecidos en el artículo 4 de esta Ley.
- c) Coordinar las políticas públicas concurrentes en la actuación de las diferentes Administraciones públicas sobre la planificación estratégica y presupuestaria de las redes de transporte público colectivo.
- d) Financiar infraestructuras de movilidad que propicien la relación entre los diferentes modos de movilidad y su coordinación.

Artículo 121. Ámbito de aplicación de las subvenciones.

Las subvenciones serán de aplicación a las Entidades locales y organismos dependientes de ámbito metropolitano, al amparo de lo previsto en la disposición adicional quinta de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

Artículo 122. Indicadores de calidad de obligado cumplimiento.

Las subvenciones nominativas estarán vinculadas al obligado cumplimiento de determinados valores de indicadores de calidad del servicio según la clasificación del artículo 116. Estos indicadores garantizarán unos niveles mínimos de regularidad, ocupación máxima en los vehículos, cumplimiento de la oferta programada, así como otros posibles aspectos de calidad de servicio. El incumplimiento de los indicadores establecidos en el régimen de subvención será motivo de exclusión de las subvenciones contempladas en el artículo 117 durante los dos años siguientes a su control.»

JUSTIFICACIÓN

La financiación del transporte público es totalmente insuficiente para cubrir los gastos que un buen sistema de transporte público metropolitano necesita. La ciudad de València lleva sufriendo las consecuencias de esta infrafinanciación desde hace décadas.

Actualmente el Estado Español continua siendo uno de los países europeos que no cuentan con una Ley Estatal de Financiación del Transporte Público, lo cual supone que la financiación esté sometida a variaciones y disminuciones drásticas en los momentos en los que así se ha decidido por parte del Gobierno.

La única referencia legislativa en este sentido queda recogida en la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local que, desde el año 1985, determina que los municipios con más de 50.000 habitantes tienen que prestar un servicio de transporte colectivo. En la disposición adicional decimoquinta invita al hecho que los Presupuestos Generales del Estado incluyan crédito a favor de las entidades locales para este propósito.

Después de la continuada insistencia, y la inacción del gobierno estatal, se opta con esta enmienda recoger todas las necesidades que el transporte público metropolitano necesita para desarrollar una verdadera política de movilidad sostenible a nivel estatal.

ENMIENDA NÚM. 3

Joan Baldoví Roda
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 9

Precepto que se suprime:

Disposición transitoria tercera.

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda transitoria plantea un mecanismo de cierre de líneas supuestamente «ineficientes». Consideramos desde Compromés, que ese no es el camino. Consideramos que no sobran vías, sino que faltan trenes. El objetivo debería ser doblar el número usuarios y erradicar las desigualdades del sistema apostando por la red convencional y la vertebración territorial.

Asimismo, pensamos que este articulado pervierte el sentido de las medidas impulsadas y anunciadas por este Gobierno en 2021, Año Europeo del Ferrocarril. Con esta Ley tenemos la oportunidad de incluir la planificación de infraestructuras y desencadenar así un muy necesario renacimiento del ferrocarril.

ENMIENDA NÚM. 4

Joan Baldoví Roda
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición adicional duodécima. Medidas de mejora del servicio ferroviario valenciano.

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno de España en coordinación con la Generalitat Valenciana, aprobará El Plan de traspaso competencial del servicio de cercanías valenciano y de su infraestructura ferroviaria, en consonancia con lo establecido en el Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana, para la gestión directa y la vertebración del territorio y el mantenimiento de la accesibilidad a todas sus comarcas.

2. De manera transitoria, hasta que se haga efectivo el Plan de traspaso competencial del servicio de cercanías valenciano y de su infraestructura ferroviaria, el Gobierno realizará una inversión anual que garantice la calidad, la mejora, y la modernización de las infraestructuras y del servicio ferroviario del territorio valenciano, para dar respuesta a la demanda real de la ciudadanía y de los municipios con el objetivo de que todos los trayectos en tren igualen o mejoren el tiempo de desplazamiento en vehículo privado.

3. De manera paralela, se acelerará las obras del Corredor Mediterráneo así como las obras relacionadas con este proyecto.»

JUSTIFICACIÓN

Pese al aparente compromiso del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la red ferroviaria española está muy lejos de cumplir con los objetivos propuestos de la Comisión Europea de 2021 sobre el Año Europeo del Ferrocarril. Años de deliberada política de transporte ferroviario orientada a su liberalización y privatización, se traducen en la masiva construcción de líneas de Alta Velocidad frente al abandono de las inversiones en las líneas convencionales de trayectos corta o media distancia.

El territorio valenciano ha sufrido en la última década de manera notable el deterioro servicio de cercanías en el territorio valenciano (servei de Rodalia), y ha mostrado su incapacidad para resolver los problemas y las necesidades de la ciudadanía valenciana.

A la ausencia de un Plan de transporte ferroviario capaz de conectar las cabeceras comarcales y metropolitanas, se le añade la falta de previsión para cubrir la demanda de la movilidad obligada, es decir

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 10

aquella movilidad motivada por asuntos laborales y/o de estudio. Debido a las deficiencias del servicio de cercanías en el territorio valenciano se ha perdido más de 12 millones de usuarios en los últimos años en la red de cercanías.

Por ello, desde Compromís creemos necesario trabajar para que los desplazamientos en tren sean una alternativa real frente a otras formas de transporte con mayor impacto ambiental y climático tanto para corta, media y la larga distancia. Es necesario dotar de un impulso a este medio de transporte como eje vertebrador del territorio priorizando, en la planificación, las zonas más despobladas, y garantizando una accesibilidad física, social y económica a toda la ciudadanía.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de marzo de 2023.—**Mertxe Aizpurua Arzallus**, Portavoz Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu.

ENMIENDA NÚM. 5

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 1.2.a) que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

[...]

a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema integrado de movilidad para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, ~~accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.~~

JUSTIFICACIÓN

Justo e inclusivo como herramienta para lograr la máxima accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, con la mínima movilidad, además de una mayor cohesión social y territorial.

ENMIENDA NÚM. 6

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 11

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1.

Texto que se propone:

Se añade un apartado nuevo al artículo 1.2.

«Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

[...]

2. En particular esta ley pretende:

[...]

f) Establecer un sistema de cooperación respetuoso con las competencias, recogidas en los estatutos de autonomía correspondientes, entre el estado y las CC. AA. competentes.»

JUSTIFICACIÓN

Dotar a la sociedad de un marco legal para actuar la neutralidad climática del sector transporte-movilidad antes de 2050 y en todo caso, en el más corto plazo posible.

Para ello se incluirán en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte para 2030 y 2040 respecto a los niveles de 1990, cuya actualización solo se podrá contemplar al alza en las sucesivas revisiones del PNIEC.

A ese respecto, se establece en esta ley como el objetivo de partida para 2030 lograr una reducción mínima de 27 Mt CO₂-eq tal y como se especifica en el PNIEC 2021-2030 en vigor,

Con respecto a la calidad del aire, se plantea lograr para 2030 que todas las ciudades españolas cumplan los valores guía de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su versión más reciente o, como mínimo, conforme a los valores de la actualización realizada por la OMS en septiembre de 2021.

ENMIENDA NÚM. 7

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

Se modifica el apartado f) del artículo 2.1, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

f) Conectividad: cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de transportes permite alcanzar el destino en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, y de la forma más autónoma y rápida posible. **y con la máxima eficiencia energética y sostenibilidad.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 12

ENMIENDA NÚM. 8

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

Se añaden nuevos apartados al artículo 2.1 que quedan redactados de la siguiente manera:

«Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

x) **Análisis de ciclo de vida:** proceso para evaluar las cargas ambientales atribuibles a un sistema de producción o actividad, identificando y cuantificando en cada etapa las cantidades de materia y energía usadas y los residuos generados, y evaluando sus impactos ambientales en diversas categorías, incluido su contribución al cambio climático.

y) **Centro de trabajo:** lugar, edificio o complejo donde las personas trabajadoras deben permanecer o al que tienen que acceder por razón de su trabajo, siendo origen y destino de desplazamientos obligados de los empleados y, con frecuencia, de suministros, mercancías y clientes.

z) **Distribución urbana de mercancías:** referido a la logística de mercancías, en ámbitos urbanos, se refiere a la última etapa de la cadena de distribución.

x) **Análisis de ciclo de vida:** proceso para evaluar las cargas ambientales atribuibles a un sistema de producción o actividad, identificando y cuantificando en cada etapa las cantidades de materia y energía usadas y los residuos generados, y evaluando sus impactos ambientales en diversas categorías, incluido su contribución al cambio climático.

y) **Centro de trabajo:** lugar, edificio o complejo donde las personas trabajadoras deben permanecer o al que tienen que acceder por razón de su trabajo, siendo origen y destino de desplazamientos obligados de los empleados y, con frecuencia, de suministros, mercancías y clientes.

z) **Distribución urbana de mercancías:** referido a la logística de mercancías, en ámbitos urbanos, se refiere a la última etapa de la cadena de distribución.

aa) **Energía eléctrica renovable:** energía eléctrica producida con una fuerza electromotriz procedente de fuentes renovables.

bb) **Fuente de energía renovable:** fuente de energía empleada en el transporte que no procede de los combustibles fósiles ni de la energía nuclear, contribuyendo a su descarbonización y a reducir su impacto ambiental.

cc) **Energía eléctrica renovable:** energía eléctrica producida con una fuerza electromotriz procedente de fuentes renovables o de cogeneración.

dd) **Medio de transporte:** vehículo usado para el transporte de personas o mercancías.

ee) **Medio motorizado:** vehículo para el transporte de personas y mercancías impulsado exclusivamente por su propio motor.

ff) **Medio no motorizado:** vehículo que necesita para su desplazamiento de la fuerza humana.

gg) **Modo de transporte:** clasificación general de los medios de transporte atendiendo al tipo de infraestructura o forma de desplazamiento.

hh) **Movilidad obligada:** desplazamiento que, independientemente de su origen o destino, se realiza generalmente con frecuencia diaria y trayecto fijo para desarrollar tareas o funciones laborales, educativas, de cuidado de otras personas o de acceso a servicios básicos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 13

ii) **Obligaciones de servicio público:** cualquier obligación impuesta a los servicios de transporte público para cubrir una ruta de baja densidad cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región

jj) **movilidad cotidiana:** incluye la movilidad obligada y aquella correspondiente al desarrollo de los cuidados u otras actividades no incluidas en la definición de movilidad obligada, pero que se realiza con frecuencia casi diaria.

kk) **Capacidad socioambiental de la vía.** Aquella en la que la contaminación atmosférica o sonora está dentro de lo que la OMS considera no dañino para la salud, garantiza otros usos de la vía diferente de el tráfico y favorece el desplazamiento activo, autónomo y seguro, de usuarios vulnerables.

ll) **Entornos o zonas saludables:** son aquellos espacios principalmente en el entorno de centros educativos, sociales, culturales, sanitarios o de tiempo libre, diseñados con una alta calidad socioambiental, accesibilidad universal, bajas emisiones, seguros y saludables, libres de tráfico y aparcamiento de autos, abiertas a un uso social y de estancia apoyadas por el mobiliario urbano oportuno.

mm) **Camino escolar:** recurso educativo que nos permite reflexionar colectivamente, incluyendo a la infancia, sobre el problema de que la infancia está perdiendo el espacio público, incluso para algo tan cotidiano como ir de casa al colegio, siendo el abuso del coche su principal causa-consecuencia.

nn) **Pobreza en transporte:** es la incapacidad o dificultad de las personas y los hogares para hacer frente a los costes asociados a los sistemas de transporte privado o público, su falta de acceso o su acceso limitado a aquellos necesarios para poder desplazarse en su vida cotidiana a los servicios y actividades socioeconómicos esenciales, teniendo en cuenta el contexto nacional y espacial.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 9

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 3.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 3.1 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 3. Relaciones entre administraciones públicas.

Las administraciones públicas ajustarán sus actuaciones a los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia de las políticas públicas, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía. Estas actuaciones deberán ajustarse al principio de **la reducción global de emisiones y de consumo energético del sector del transporte.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 14

ENMIENDA NÚM. 10

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 3.

Texto que se propone:

Se añaden dos nuevos apartados al artículo 3:

«Artículo 3. Relaciones entre administraciones públicas.

[...]

3. El desarrollo y concreción de las medidas de política de movilidad sostenible en cada uno de los modos de transporte corresponderá a las administraciones públicas competentes sobre el respectivo modo.

4. El ejercicio de las competencias se realizará de conformidad a los principios de coordinación, cooperación, colaboración, corresponsabilidad, eficiencia, eficacia y transparencia por y entre las administraciones públicas.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 11

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 4.2 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

[...]

2. El Gobierno elaborará, en el plazo de 1 año tras la aprobación de esta Ley, una Estrategia Nacional para definir, prevenir, atender y evaluar situaciones de pobreza en transporte en hogares o personas individuales.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 15

ENMIENDA NÚM. 12

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 4.4 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

[...]

4. El sistema de movilidad **multimodal de transporte** facilitará **los desplazamientos a pie y en bicicleta**, la **llamada** movilidad activa ~~y sostenible~~, **junto a los desplazamientos en tren, metro y tranvía, por ser los más sostenibles**, y podrá incluir servicios de transporte público **colectivo** regulares, discrecionales o a la demanda, **además de los llamados** servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 13

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 4.5.

«Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

[...]

5. El sistema de movilidad deberá desarrollarse en beneficio de las generaciones actuales y futuras, la prosperidad económica, la cohesión social, el equilibrio territorial y la calidad de vida. **y la igualdad de género.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 16

ENMIENDA NÚM. 14

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 5.1 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 5. Principios rectores.

1. Seguridad de las personas y del sistema ~~de movilidad~~ **multimodal de transporte** en su conjunto: Se incluye la seguridad ~~operacional~~ **en la circulación y en las actividades logísticas**, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 15

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 5.2 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 5. Principios rectores.

[...]

2. Cohesión social y territorial: La planificación de las políticas ~~de movilidad~~ **de transporte** deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de ~~todos los ciudadanos~~ **toda la ciudadanía** con independencia de su lugar de residencia.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 16

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 17

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 5.5. que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 5. Principios rectores.

[...]

5. Servicio ~~al desarrollo económico~~ **a la actividad productiva** sostenible: ~~La movilidad~~ **El sistema multimodal de transporte** deberá contribuir ~~al desarrollo económico~~ **a la actividad productiva** sostenible y a la mejora de la ~~productividad~~ **eficiencia** y resiliencia de la actividad económica, ~~la producción industrial y distribución de bienes de consumo~~ **productiva de bienes y servicios y su correspondiente distribución.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 17

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 5.8 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 5. Principios rectores.

[...]

8. Resiliencia del sistema **multimodal** de transporte. Se deberá desarrollar un sistema **multimodal** de transporte resiliente, flexible y adaptable ~~al cambio~~ **a la emergencia climática de este momento del cambio climático**, dinámico y coordinado entre los distintos modos de transporte y ~~niveles~~ **ámbitos** de la administración pública, con una visión integrada desde el punto de vista de la gestión de las infraestructuras **y servicios.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 18

ENMIENDA NÚM. 18

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 9.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 5.9 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 5. Principios rectores.

[...]

9. Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España. El desarrollo de la política de transporte estará alineado con (i) los objetivos asumidos por España ~~a nivel internacional~~ **en el ámbito mundial**, en particular los relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, (ii) las políticas comunitarias **de la Unión Europea** sobre esta materia, (iii) los planes y estrategias desarrollados para el cumplimiento de los objetivos fijados, y (iv) ~~los estándares~~ **las normas** y clasificaciones que sobre los distintos modos, servicios, recursos y prioridades se establezcan en relación con la sostenibilidad.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 19

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 5.11 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 5. Principios rectores.

[...]

11. Fomento ~~de la ciudad~~ **del urbanismo** de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades **y pueblos** con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de ~~desarrollo~~ **asentamiento** urbano y territorial, ~~económicas y de movilidad~~ **actividades productivas y de transporte** para fomentar ~~la~~ **el « ciudad urbanismo de proximidad»**, de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los asentamientos urbanos sostenibles. **Estímulo de la implantación de energías renovables tanto en el ámbito urbano como rural, además de en las instalaciones de las infraestructuras para el transporte y la logística.»**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 19

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 20

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al artículo 5 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 5. Principios rectores.

[...]

12. **Subordinación de la regulación del tráfico al fomento y consecución de un sistema de movilidad sostenible y segura.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 21

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 8.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 8.2, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 8. La Conferencia Sectorial de Transportes.

[...]

2. La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación, **sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de transportes, tráfico y circulación de vehículos a motor.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 20

ENMIENDA NÚM. 22

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 8.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al artículo 8 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 8. La Conferencia Sectorial de Transportes.

[...]

7. Composición. Quedará constituida Por el Ministro y por los consejeros de CCAA, competentes en el ramo de los transportes de mercancías y viajeros.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 23

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica: Título I. Artículo 10.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 10.4 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 10. Composición y adopción de acuerdos por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

[...]

~~4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de 1 millón de habitantes y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.~~

Las vocalías tendrán la siguiente distribución:

a) Diecinueve vocalías corresponderán a las personas titulares de las Consejerías de las Comunidades y Ciudades Autónomas que tengan atribuidas las competencias en materia de movilidad y transportes.

b) Tantas vocalías como municipios de más de 500.000 habitantes. Estos municipios asistirán representados por sus alcaldes.

c) Tres vocalías corresponderán a representantes de las federaciones autonómicas de municipios y provincias o al organismo que las agrupa.

d) Tres vocalías corresponderán a las tres provincias con menor densidad de población, que serán designadas por cada una de las diputaciones provinciales de las mismas.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 21

ENMIENDA NÚM. 24

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 14.2 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 14. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

[...]

2. Los datos y la información gestionada a través del EDIM aportarán una visión integrada que permita su análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia para el diseño de las políticas públicas en materia de transportes y movilidad. La información gestionada permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS) al que se hace referencia en el artículo 16.

Los operadores de transporte y gestores de infraestructura deberían compartir y/o hacer pública la información concerniente a los datos en tiempo real, con el objetivo de facilitar el procedimiento de información y de oferta a los viajeros y mejorar la gestión de la movilidad sostenible. Dicha información también debería poder ser compartida con operadores de otros medios de transporte (bus urbano, autocar, turismo, micro movilidad) con tal de promover la interoperabilidad y promover la gestión integral de medios de transporte. Aquella información que pueda considerarse anónima, también debería ser compartida y/o pública en formato abierto y centralizado para ser utilizado a fines de investigación y/o monitoreo por Organizaciones de la sociedad civil (ONG), centros de investigación, etc.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 25

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 19.1 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas.

1. Los documentos de directrices metodológicas son documentos complementarios del DOMOS que incluyen los métodos y las herramientas básicas para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con los **diferentes modos de transporte y la movilidad : peatonal, ciclista,**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 22

ferroviario, carretero, fluvial, marítimo y aéreo y su implantación en el correspondiente ámbito. Son documentos complementarios del DOMOS los informes de impacto medioambiental y de impacto sobre la movilidad sostenible que deberán exigirse a los instrumentos de planificación.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 26

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 23.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 23.1 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 23. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad, sostenibilidad y eficiencia adecuados.

La visión integral e intermodal de la planificación deberá favorecer aquellos medios de transporte con menor huella de carbono. Debe incluir un monitoreo del impacto climático y ambiental de cada de sus acciones e inversiones Así mismo incluirá la planificación de infraestructuras para trayectos de pasajeros transfronterizos en tren.»

ENMIENDA NÚM. 27

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 26.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 26.1, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

1. Los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 23

los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.

Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.

Se tendrá así mismo en cuenta la especificidad de los centros o polígonos de actividad formados por un conjunto de actividades de diferente titularidad que comparten un espacio geográfico concreto. En estos casos, se considerará el agregado de las actividades existentes a efectos de determinación de la obligación de disponer de planes de movilidad sostenible.

Estos planes de movilidad sostenible deberán estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 27.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 28
Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 26.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 26.2, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

[...]

2. Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro. **En la financiación de las infraestructuras o los servicios de transporte participarán las empresas instaladas en los mismos. Las autoridades de transporte público (ATP) establecerán las formas y porcentajes de financiación por parte de las empresas del transporte público o colectivo.** Corresponderá a las Comunidades Autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 24

ENMIENDA NÚM. 29

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 26.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al artículo 26, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

[...]

6. Los planes de movilidad sostenible deberán revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Corresponderá a las comunidades autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 30

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 27.4, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

[...]

4. Además, en relación con los centros de trabajo y sus agregados de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y empresas y sus agregados deberán incluir medidas que permitan reducir tanto la movilidad de las personas trabajadoras mediante vehículo privado motorizado como la movilidad en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de de bajas o cero emisiones.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 25

ENMIENDA NÚM. 31

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al artículo 29.3, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

[...]

3. **En relación a los vehículos de alquiler, se impulsará la utilización de energía procedente de fuentes renovables por parte de los vehículos de las empresas prestadoras de servicios de alquiler de automóviles sin conductor. Para el 2030 el 100% de la flota de vehículos de cada empresa deberá corresponder a estas tecnologías y en el 50% a los 3 años de aprobación de esta ley.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 32

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 30.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 30.3 c), que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.

[...]

3. La planificación del espacio urbano tenderá a reforzar el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, mediante actuaciones como:

[...]

c) El fomento de la movilidad activa en bicicleta o ciclo, entendiéndola como un elemento esencial de la movilidad cotidiana. **y facilitando vías ciclistas segregadas, seguras y conectadas,**

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 26

ENMIENDA NÚM. 33

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 30.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al artículo 30.3. e), que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.

[...]

3. La planificación del espacio urbano tenderá a reforzar el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, mediante actuaciones como:

[...]

e) La creación de entornos escolares y de formación seguros, saludables y sostenibles, fomentando los caminos escolares que permitan al alumnado desplazarse al centro educativo o formativo de forma activa y autónoma. **impulsando los itinerarios para el desplazamiento en bicicleta o andando por parte del alumnado.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 34

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 34.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 34.1 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, ~~analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso,~~ promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías ~~con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan~~ **que se consideren más adecuadas, salvo informe de inviabilidad**, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta y para vehículos de alta ocupación o de emisiones nulas en los accesos a los ~~municipios de más de 300.000 habitantes~~ **núcleos urbanos**, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica. ~~En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones, salvo cuando no pueda justificarse su necesidad y viabilidad, en el marco de los objetivos definidos en esta ley.~~

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 27

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 35

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 34.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 34.3, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos.

[...]

3. Asimismo, tanto en los nuevos desarrollos urbanos como en los proyectos de remodelación de viario ya existente, se hará un análisis de las mismas características del referido en el apartado 1, centrado en la posibilidad y conveniencia de la inclusión de una vía ciclista o para otros vehículos de movilidad personal en aquellas calles con dos o más carriles de circulación por sentido. **En las vías de un solo carril por sentido, o de sentido único, se analizará la introducción de medidas que permitan una convivencia adecuada entre los diferentes modos de transporte, con especial atención a la seguridad de las personas usuarias de bicicleta u otros vehículos de movilidad personal.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 36

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 35.

Texto que se propone:

Se modifica el enunciado del artículo 35, que queda redactado de la siguiente manera:

«**Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas de origen renovable y cero emisiones de gases de efecto invernadero y otros servicios en aeropuertos.**

[...]»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 28

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 37

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 35.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al artículo 35, que queda redactado de la siguiente manera:

«[...]

5. De manera complementaria a lo establecido en el párrafo anterior, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a reducir la cantidad de aromáticos, naftaleno y azufre del combustible de aviación de origen fósil (queroseno), con el objetivo de reducir la emisión de gases de efecto invernaderos diferentes al dióxido de carbono y partículas en suspensión.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 38

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 36.

Texto que se propone:

Se modifica el enunciado del artículo 36, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía ~~alternativas~~ **de origen renovable y cero emisiones** en puertos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 29

ENMIENDA NÚM. 39

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 36.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 36.1, que queda redactado de la siguiente manera:

«[...]

1. Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire **y a la reducción de los gases de efecto invernadero** en los entornos portuarios, las autoridades portuarias, en el ámbito de sus competencias y en estrecha colaboración con la correspondiente Autoridad Marítima, **tendrán la obligación de promover** ~~án~~ medidas de reducción de las emisiones de **gases de efecto invernadero y de sustancias** contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas por los operadores y personas usuarias de los puertos a través de una dotación apropiada de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía alternativas **de cero emisiones de gases de efecto invernadero** a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, entre otras iniciativas. Estas medidas estarán enfocadas, al menos, para el cumplimiento de las metas cuantitativas y objetivos recogidos en el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte para el desarrollo del mercado de los combustibles alternativos **cero emisiones de gases de efecto invernadero** en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente. **Además, todos los puertos adoptarán antes de 2035 un estándar de cero emisiones de gases de efecto invernadero en los atraques en los puertos.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 40

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 36.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 36.2, que queda redactado de la siguiente manera:

«[...]

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para ~~evaluar las~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 30

~~necesidades de fomento de la electrificación para un posible~~ **tomar las medidas necesarias para asegurar el suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados de tal manera que en el 2025 este servicio esté asegurado en todas las terminales de pasajeros, en 2030 en las terminales de buques portacontenedores, cargueros y tanqueros y en 2035 en todas las terminales de todos los puertos antes mencionados.**

[...]»

ENMIENDA NÚM. 41

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 36.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 36.3, que queda redactado de la siguiente manera:

«[...]

3. A estos efectos, las fuentes de energía alternativas que se consideran prioritarias para su despliegue en los puertos y el suministro al transporte marítimo son la electricidad, el gas natural licuado, los biocarburantes sostenibles, en particular los avanzados y gases renovables, con especial énfasis en hidrógeno renovable y biometano, o cualquier otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito portuario. **Se establece una cuota mínima obligatoria para 2030 del 6% de uso de electro combustibles cero emisiones de origen renovable para todos los barcos que entren en puertos españoles, con el fin de crear las condiciones de mercado adecuadas y posibilitar la consecución de economías de escala.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 42

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 36.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 36.4, que queda redactado de la siguiente manera:

«[...]

4.—En el plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el ente público Puertos del Estado publicará en su página web la información aportada por la autoridades

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 31

portuarias, la relación de instalaciones o servicios para el suministro de electricidad o combustibles ~~alternativos de cero emisiones (en base a su análisis de ciclo de vida) de gases de efecto invernadero de origen renovable~~ a los buques y embarcaciones atracados en puerto, maquinaria y equipos auxiliares, que están disponibles en cada puerto, indicando la disponibilidad, técnicas de prestación y capacidad de suministro de cada fuente de energía ~~alternativa~~ **cero emisiones de gases de efecto invernadero de origen renovable.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 43

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

Nuevo artículo 36 bis, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 36 bis. Límite de velocidad en aguas de zona II de puertos.

1. Todo tipo de embarcaciones que entren, salgan o transiten en el espacio que comprende la zona de aguas II (aguas exteriores) de los puertos deberán navegar a una velocidad máxima de diez (10) nudos o a la mínima velocidad de gobierno para evitar la posibilidad de que, en las aguas de influencia portuaria, se produzcan colisiones de embarcaciones con cetáceos con efectos fatales para estos, así como para ayudar en los esfuerzos encaminados a la reducción del ruido submarino, de los contaminantes atmosféricos y de las emisiones de gases de efecto invernadero. En el sentido de la presente ley, se entenderá por zona de aguas II la definida por el apartado 2.b) del artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.»

ENMIENDA NÚM. 44

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.^a. Artículo 37.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 37.2, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 32

2. En el plazo de un año desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4, y según las condiciones que en ella se establezcan, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberá realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte. El resultado del cálculo anterior, **y el de la alternativa que menor nivel de emisiones de gases de efecto invernadero genere**, deberá ser facilitado a las personas usuarias del servicio de transporte según los procedimientos que se establezcan según el apartado 4.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 45

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.ª. Artículo 38.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 38.2, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 38. Información sobre la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera en puertos y aeropuertos.

[...]

2. Asimismo, el gestor aeroportuario de los aeropuertos a los que hace referencia el artículo 34 y las autoridades portuarias, calcularán y publicarán anualmente la huella de carbono de la actividad aeronáutica y portuaria, así como un plan de reducción, ~~compensación~~ y absorción **de las emisiones de dióxido de carbono gases de efecto invernadero y de la contaminación atmosférica, que tengan por objetivo hacer que los servicios aeroportuarios y portuarios sean neutros en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 46

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.ª. Artículo 39.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 33

Texto que se propone:

«Artículo 39. Sistemas de gestión ambiental y de la energía.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la implantación de sistemas de gestión ambiental y de la energía por parte de los prestadores de servicios de transporte o gestores de infraestructuras de transporte.

Los prestadores de servicios de transporte y gestores de infraestructuras podrán de este modo acreditar su gestión ambiental y energética, así como el uso de instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación práctica en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores y conductoras.

Estos sistemas de gestión deberán estar normalizados, convenientemente formalizados y documentados, y ser auditables por empresas terceras acreditadas para tal fin, contando con objetivos de reducción del consumo energético y de las emisiones contaminantes locales y de gases de efecto invernadero.

Estos sistemas de gestión ambiental y de la energía por parte de los prestadores de servicios de transporte o gestores de infraestructuras de transporte deberán estar operativos en el plazo de dos años desde la aprobación de esta ley.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 47

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.ª. Artículo 39.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 39.2, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 39. Sistemas de gestión ambiental y de la energía.

[...]

2. De manera adicional al apartado 1, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, ~~fomentarán la introducción de~~ **introducirán** requisitos ambientales, energéticos, de seguridad vial y acústicos en la licitación de contratos de servicios o de concesión de servicios de transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo, así como en los tráficos, rutas o líneas que sean de utilidad pública o interés social.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 34

ENMIENDA NÚM. 48

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo artículo 43.bis, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 43 bis. Fomento del transporte ferroviario frente a modos intensivos en carbono.

1. En virtud del artículo 20 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, quedan prohibidos los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros en todas las rutas aéreas dentro del territorio español que cuenten con una alternativa ferroviaria existente, directa y con diferentes frecuencias diarias de menos de cuatro horas de duración.

2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana precisará las condiciones de aplicación del primer párrafo del presente artículo, en particular las características de los itinerarios ferroviarios que deben reunir las conexiones ferroviarias para asegurar un servicio adecuado, así como las eventuales excepciones a la eliminación de los vuelos concernidos y las obligaciones para los aeropuertos enfocadas a la no utilización de los espacios liberados para la operación de otros servicios aéreos.

3. En el plazo de un año a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana presentará al Parlamento un informe sobre la posibilidad de eliminar los vuelos nacionales e internacionales de carga con origen o destino en los aeropuertos con un volumen de tráfico de mercancías superior a 100.000 toneladas/año cuando exista una alternativa de transporte ferroviaria de duración inferior a seis horas.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 49

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 45.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 45. c) que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 45. . Principios aplicables a las obligaciones de servicio público y a los contratos de servicio público.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 35

c) Cohesión social y territorial. **Deberán considerarse las particularidades de cada territorio y criterios poblacionales para garantizar una toma de decisiones lo más fiel posible a la realidad. Incluyendo la cobertura de aquellos servicios de rutas locales y regionales que, sin ser financieramente sostenibles bajo en régimen de mercado, sean de especial interés para vertebrar el territorio y mitigar los efectos de la despoblación.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 50

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 45.

Texto que se propone:

Se añaden nuevos apartados al artículo 45.

«[...]»

i) **Criterios climáticos y ambientales. Se considerará la alternativa menos dañina para el medio ambiente y el clima de acuerdo a las emisiones de gases de efecto invernadero que se generen y a su impacto.**

j) **proteger aquellos servicios de rutas locales y regionales que, sin ser financieramente sostenibles bajo en régimen de mercado, sean de especial interés para vertebrar el territorio y mitigar los efectos de la despoblación.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 51

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 46.1 f), que queda redactado de la siguiente manera:

«[...]»

f) **El análisis de rentabilidad socioeconómica debe ponderar de modo prioritario las dimensiones social y ambiental.»**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 36

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 52

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 48.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 48.2, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 48. Seguimiento y evaluación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

[...]

2. En todo caso, la modificación o la extinción de las obligaciones de servicio público deberá respetar lo dispuesto en la normativa reguladora de los contratos del sector público y en la legislación sectorial. **En caso de que la evaluación ex post determine que hay una baja demanda de servicios bajo régimen de OSP, se deberán analizar los motivos de la baja demanda con el objetivo de incrementar la demanda.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 53

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 52.1. b) que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.

[...]

b) Estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera.

El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones. **Específicamente deberá analizarse el impacto, el positivo y el negativo, en las emisiones de gases de efecto invernadero.»**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 37

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 54

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo III. Artículo 53

ENMIENDA NÚM. 55

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 56.4 que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano

[...]

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán ~~la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías~~ **las redes de bicicletas, tranvías, metros ligeros, metros, trenes de cercanías, trenes regionales y autobuses** que operan en el **los** ámbito **s** urbano **s** y **ámbitos rurales**, en los términos que se establecen en esta ley, así como servicios de **la llamada** movilidad ~~sostenible y activa~~ que se incorporen ~~a los~~ **al sistema s** de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de ~~final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y similares,~~ **multimodal de transporte**, en los términos que se establezcan reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 56

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 95.

Texto que se propone:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 38

Se modifica el artículo 95, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 95. Transporte de mercancías.

1. El transporte de mercancías es un servicio indispensable para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre el medio ambiente, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

2. **Las administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias y a través de la interlocución con las empresas del sector llevarán a cabo las acciones necesarias para asegurar la intermodalidad y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a través, entre otras, de la renovación de flotas mediante la utilización de vehículos eléctricos a batería o propulsados por hidrógeno verde.**

3. **Asimismo, se garantizará que los servicios de recogida y entrega de última milla se realizarán bajo el criterio de cero emisiones a partir de 2030 en los municipios de más de 20.000 habitantes; y en todos independientemente de su número de habitantes a partir de 2035.**

4. **Se determinan los siguientes objetivos para la descarbonización de la flota de camiones a nivel estatal:**

a) **para todos los camiones de transporte de mercancías por carretera: un objetivo de emisiones de CO₂ del -100% a alcanzar a más tardar en 2035.**

b) **para los camiones vocacionales, es decir aquellos no empleados en el transporte de mercancías, un objetivo de emisiones de CO₂ del -100% a alcanzar a más tardar en 2040.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 57

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VIII. Artículo 106.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 106.1, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 106. Cuantía de las sanciones.

1. Las infracciones graves serán sancionadas con multas de ~~2.001 a 6.000~~ **de 12.001 a 50.000** euros.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 39

ENMIENDA NÚM. 58

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VIII. Artículo 106.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 106.2, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 106. Cuantía de las sanciones.

[...]

2. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de ~~101 a 2000~~ **hasta 12.000** euros.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 59

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional quinta.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo párrafo a la disposición adicional quinta que queda redactada de la siguiente manera:

«Disposición adicional quinta. Sendas indicativas.

1. En desarrollo del artículo 16 en el contenido mínimo del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, incluirán los valores anuales que conformarían las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte en consumo de energías, emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad, como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dichas materias. Para ello, se usará el escenario objetivo de los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima y de los Programas Nacionales de Control de la Contaminación Atmosférica y las actualizaciones bienales de las estimaciones a futuro de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos que se elaboran bajo el Sistema Español de Inventario y Proyecciones.

2. Estas sendas e hitos orientarán la planificación sectorial y la definición de políticas por parte de las administraciones públicas, y serán la referencia para el establecimiento de indicadores bajo el artículo 18 y la evaluación del nivel de cumplimiento de los objetivos en materia de energía y clima, **la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, y las recomendaciones sobre los valores de emisiones por sustancias de la Organización Mundial de la Salud. En ningún caso las sendas e hitos temporales para avanzar en la descarbonización y**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 40

transformación del sector del transporte y de la movilidad podrán ser inferiores a los objetivos y compromisos asumidos en esta Ley.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 60

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional sexta.

Texto que se propone:

Se modifica la Disposición adicional sexta que queda redactada de la siguiente manera:

«Disposición adicional sexta. Plan Estratégico para la sostenibilidad del Transporte Aéreo.

[...]

2. Este plan abordará la sostenibilidad en el sector desde un punto de vista integral, analizando al menos su impacto climático, las emisiones de gases de efecto invernadero, partículas y otros contaminantes a la atmósfera, las emisiones acústicas y la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios, **y estableciendo objetivos de reducción de dichos impactos, así como medidas concretas para su consecución en el corto, medio y largo plazo, e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad.** Para ello se considerará la contribución de cada uno de los actores principales de la cadena de valor del sector en los ámbitos de la navegación aérea, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias, y los operadores de aeronaves y empresas de servicios auxiliares cuya contribución al sector sea relevante, **así como de entidades de la sociedad civil de referencia en lo que concierne a sostenibilidad en el transporte aéreo.**

3. **El plan analizará las repercusiones del transporte Aéreo de pasajeros hacia interior del territorio del estado, aplicando limitaciones y prohibiciones a los vuelos domésticos. Estas limitaciones serán referidas a los servicios regulares de transporte aéreo público de pasajeros relativos a todos los enlaces aéreos hacia el interior del territorio español, cuya ruta también se presta en la red ferroviaria nacional sin correspondencia y mediante varias conexiones diarias de menos de dos horas y media.**

4. **El Plan así mismo recogerá el análisis del impacto, así como las medidas de limitación y prohibición de los vuelos privados domésticos de pasajeros. Se trata de limitar el consumo de energía excesivo provocado por los vuelos en aviones privados por parte de particulares y empresas.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 41

ENMIENDA NÚM. 61

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional octava.

Texto que se propone:

Se modifica la Disposición adicional octava punto 1 que queda redactado de la siguiente manera:

«Disposición adicional octava. Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta.

1. El Gobierno ~~dispondrá de una~~ **impulsará la** Estrategia ~~o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, cuya elaboración, implantación~~ **Estatut por la Bicicleta**, cuya **implementación**, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con el resto de ministerios y actores implicados, elaborará un Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, que tendrá como finalidad:

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 62

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional octava.

Texto que se propone:

Se añaden dos nuevos puntos a la disposición adicional octava que queda redactado de la siguiente manera:

«Disposición adicional octava. Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta.

[...]

4. **Las administraciones públicas, de forma colaborativa, diseñarán e implementarán una red básica ciclista, de alta calidad, separada del tráfico a motor que conecten ciudades, municipios de interés, principales estaciones de transporte público, y otros destinos atractores de viajes. Estas redes se adecuarán, según convenga, al uso ciclista como modo de transporte, al cicloturismo o al ciclismo deportivo. Las demás administraciones harán lo propio en su ámbito territorial.**

En el plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicará unas normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras y equipamientos ciclistas que incluirán unos estándares y unos criterios mínimos de calidad que deberán cumplir todas las redes, vías, carriles y sendas ciclistas, así como los aparcamientos de bicicletas y otras medidas de apoyo a la circulación ciclista segura.

El diseño, ejecución y mantenimiento y de las infraestructuras viales se someterá a una evaluación de impacto, contemplada en la directiva 2019/1936, que tenga en cuenta el riesgo

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 42

para los ciclistas y las medidas a implementar para mejorar su seguridad sin mermar su derecho a circular por dicha vía.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 63

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima.

Texto que se propone:

Se modifica la Disposición adicional undécima que queda redactada de la siguiente manera:

«Disposición adicional undécima. Transporte ferroviario de mercancías.

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas ~~contempladas~~ **necesarias con el objetivo de alcanzar una cuota modal del 18% en 2030 respecto al total de mercancías transportadas por vía terrestre; y de, al menos, el 35% en 2040. Para ello, se revisará la estrategia para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en un plazo no superior a un año tras la aprobación de esta Ley.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 64

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Se añade Disposición adicional nueva:

«Disposición adicional 12.^a. Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequeños y medianos municipios (nueva).

1. El Gobierno elaborará un Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga con el fin de impulsar la electrificación del transporte por carretera. El Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos tendrá como finalidad garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en todos los municipios y comarcas en un radio de 25 km.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 43

ENMIENDA NÚM. 65

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición adicional.

«Disposición adicional 13.^a. Mecanismo de financiación para asegurar el mantenimiento de la Red de Carreteras el Estado y mejorar la internalización de costes externos del transporte por carretera. (nueva)

En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno presentará un estudio de alternativas que analizará las distintas opciones viables para establecer un mecanismo de financiación que permita garantizar, al menos parcialmente, los fondos necesarios para un adecuado mantenimiento y una modernización de la Red de Carreteras del Estado, adaptándola a la electromovilidad y fomentando la digitalización.»

ENMIENDA NÚM. 66

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición adicional 14.^a. Conexiones transfronterizas y trenes nocturnos (nueva).

El Gobierno llevará a cabo una política de recuperación y generación de nuevas conexiones con los países europeos de su entorno, con especial atención a los horarios nocturnos que faciliten la sustitución de los desplazamientos en avión entre ciudades europeas.»

ENMIENDA NÚM. 67

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 44

Texto que se propone:

«Disposición adicional 15.^a. Obligación de ofrecer información comprensible a las personas usuarias (nueva).

Toda contratación pública relativa a la prestación de servicios de movilidad de uso ciudadano requerirá la inclusión de una evaluación específica de la información a ofrecer a las personas usuarias, de forma comprensible, sobre los trayectos, billeteaje, horarios, recorridos y posibilidades de intermodalidad.»

ENMIENDA NÚM. 68

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición adicional 16.^a Prioridad a las infraestructuras de transporte público. (nueva).

A partir de la entrada en vigor de esta Ley, todas las Administraciones públicas quedan obligadas a incorporar, en todos los instrumentos de planificación y desarrollo de nuevas infraestructuras viarias al servicio de la movilidad privada, un estudio específico acreditativo de la imposibilidad de resolver la misma conexión mediante infraestructuras de transporte público. La falta de acreditación de esa imposibilidad impedirá la aprobación definitiva de los instrumentos.»

ENMIENDA NÚM. 69

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición adicional 17.^a Zonas de bajas emisiones. (nueva)

1. En un plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley se modificará el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. de tal modo que establezca con carácter obligatorio los criterios y requisitos mínimos comunes que deben tener las zonas de bajas emisiones a nivel estatal para asegurar su eficacia como herramienta crucial en la reducción del CO₂ del sector de la movilidad-transporte y su implantación con criterios homogéneos en las ciudades.

En la modificación del Real Decreto se establecerá con claridad la obligación de determinar inicialmente en cada una de las respectivas zonas de bajas emisiones un nivel de ambición suficientemente alto respecto a la reducción de las emisiones de CO₂ y de las demás formas de polución, que se pueda considerar como un punto de partida a partir del cual las ciudades puedan ir más rápido y más lejos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 45

Además, el Real Decreto modificado incluirá un mecanismo de revisión al alza que permita reforzar cada cierto tiempo las restricciones de acceso de los vehículos más contaminantes hasta conseguir llegar al nivel de emisiones cero.

Así mismo, se unificará en el Real Decreto los criterios de tipología de vehículos que pueden acceder a las zonas de bajas emisiones, para lo que utilizará la nueva clasificación ambiental de los vehículos en virtud de sus emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos que se determina en la Disposición Adicional 18.^a.

2. El uso general de las zonas de bajas emisiones se realizará por los vehículos que determine cada municipio atendiendo a la clasificación ambiental vigente, pudiendo circular libremente por estas zonas.

La circulación por las zonas de bajas emisiones, de vehículos que no se incluyan en la selección realizada por parte del municipio para el uso general de las zonas de bajas emisiones, será considerada un aprovechamiento especial del dominio público, al permitirse la circulación pese al nivel de contaminación que genere el vehículo. Este aprovechamiento especial podrá ser gravado por el municipio mediante la aplicación de la correspondiente tasa, sin perjuicio de las excepciones que puedan establecerse en función de la propiedad del vehículo o su vinculación a ciertos servicios públicos.»

ENMIENDA NÚM. 70

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición adicional 18.^a Modificación del apartado E del Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. (nueva).

En el plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, el apartado E del Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos quedará redactado en los siguientes términos:

E. CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS POR SU POTENCIAL CONTAMINANTE.

1. Todo vehículo matriculado en el Registro de Vehículos será clasificado en el mismo en relación a su nivel de emisiones (medido bajo estándar WLTP) y combustible empleado, de conformidad con las categorías creadas en el presente anexo. Asimismo, aquellos vehículos que circulando por las vías públicas no dispongan de matrícula española, se podrán clasificar conforme a idénticos parámetros, a efectos de adecuar su circulación a las previsiones normativas emanadas de la autoridad competente.

2. Categorías de clasificación ambiental:

a. Vehículos 0 (cero) emisiones, entendidos como aquellos con emisiones nulas «in situ»: Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV), o vehículos de pila de combustible (FCEV).

b. Vehículos D:

Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 con motores de combustión interna (incluidos híbridos y gas) clasificados en el Registro de Vehículos como de categoría Euro 5 o Euro 6 y sucesivas (para

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 46

vehículos de gasolina) o Euro 6d y sucesivas (para vehículos diésel). Siempre que sus emisiones de CO₂ no superen los 95 grCO₂/km (medidas bajo estándar WLTP).

Aquellos vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV), vehículos de hidrógeno (HICEV), vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros, vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC), o gas licuado del petróleo (GLP), siempre que cumplan los dos requisitos referidos: pertenecer a la categoría Euro 6d y sucesivas, y que sus emisiones de CO₂ no excedan los 95 grCO₂/km (bajo estándar WLTP).

c. Vehículos C:

Entendidos como vehículos de todo tipo, con motor de combustión interna, con un nivel de emisiones de más de 95 grCO₂/km hasta un máximo 137 grCO₂/km (bajo estándar WLTP), de gasolina Euro 4/IV o diésel Euro 6a, Euro 6b y Euro 6c.

Por encima del umbral de 137 grCO₂/km (estándar WLTP) ningún vehículo podrá optar a un distintivo superior a B, con el fin de limitar los vehículos de alta potencia y/o masa que no contribuyan a la necesaria reducción de emisiones, sean de la tecnología que sean.

d. Vehículos B:

Entendidos como vehículos de todo tipo, con motor de combustión interna, de gasolina Euro 3/III o Diésel Euro 4/IV o Euro 5/V.

e. Vehículos A:

Todo vehículo a motor de combustión interna que por su clasificación en el Registro de Vehículos no cumple las condiciones o requisitos para la obtención de la clasificación 0 emisiones, D, C o B.»

ENMIENDA NÚM. 71

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición adicional 19.^a Creación del Foro Ciudadano Estatal de Movilidad. (nueva).

Se crea el Foro Ciudadano Estatal de Movilidad, que tendrá por finalidad establecer una interlocución directa entre el ministerio competente y la ciudadanía para conocer las necesidades y demandas de acceso, movilidad y transporte, no satisfechas o mejorables.»

ENMIENDA NÚM. 72

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 47

Texto que se propone:

«Disposición adicional 20.^a Financiación del transporte público (nueva).

En el plazo de seis meses de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno debe elaborar una Estrategia de financiación del transporte público, a presentar ante la Conferencia Sectorial de Transportes a efectos de tener en consideración las propuestas de las Comunidades autónomas y acordar un esquema estable y a largo plazo que pueda implicar a todos los agentes concernidos por la materia.»

ENMIENDA NÚM. 73

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria tercera.

Texto que se propone:

Se modifica la Disposición transitoria tercera punto 1, que queda redactado de la siguiente manera:

«Disposición transitoria tercera. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.

1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de «Cercanías», «Media Distancia Convencional», «Alta Velocidad Media Distancia (Avant)» y «Ancho Métrico», Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a Obligaciones de Servicio Público en el Periodo 2018 - 2027 las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la **modificación**, reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público, **así como la implementación de alternativas de gestión ferroviaria que conlleven un mejor servicio**, y **en su caso** proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de los usuarios, continuidad regularidad, capacidad o precios.

[...]

ENMIENDA NÚM. 74

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria tercera.

Texto que se propone:

«Disposición transitoria tercera. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 48

2. La propuesta de reducción o supresión de un servicio ferroviario deberá ir acompañada de un análisis ambiental en que, como mínimo, se determinen los impactos socioeconómicos y ambientales que resultarían de la reducción o supresión del servicio ferroviario en relación con los que generen los servicios de movilidad alternativos que se propongan, **incluyendo las externalidades de los diversos medios de transporte.**

La solicitud de supresión del servicio deberá ir acompañada de una propuesta de implementación alternativa que iguale o mejore la eficiencia energética y el impacto positivo social y medioambiental del servicio a suprimir.

[...]»

ENMIENDA NÚM. 75

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria tercera.

Texto que se propone:

Se modifica la Disposición Transitoria 3 punto 3 que queda redactado de la siguiente manera:

«Disposición transitoria tercera. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.

[...]

3. **Independientemente de** si el servicio sobre el que se solicita la reducción o supresión afecta a **una o** varias comunidades autónomas, **aquella o aquellas que estén afectadas** deberán manifestar su conformidad. **Un posicionamiento contrario paralizará automáticamente la solicitud y el servicio no podrá verse afectado por otra en los tres años siguientes.»**

ENMIENDA NÚM. 76

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final séptima. Modificación Ley 48/1960.

Texto que se propone:

Se modifica la Disposición final séptima que queda redactado de la siguiente manera:

«Disposición final séptima. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El artículo 43 queda redactado en los siguientes términos:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 49

Artículo 43.

Las Administraciones públicas territoriales y las personas y entidades particulares nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea, deberán obtener una autorización previa, de acuerdo con las condiciones que determine el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para construir o participar en la construcción de aeropuertos de interés general.

Las propuestas de nuevos aeropuertos de interés general **únicamente serán admisibles con carácter excepcional en aquellos casos que puedan** ~~tendrán que~~ justificarse en sólidas y **probadas** razones de interés general, **necesidad perentoria para garantizar la** movilidad de la ciudadanía y cohesión económica, ambiental, social y territorial, y de complementariedad con los aeropuertos en funcionamiento y la red ferroviaria de alta velocidad. ~~teniendo en consideración, en particular,~~ **Se tendrán en particular consideración los impactos de la nueva infraestructura en términos de emisiones** de gases de efecto invernadero, ~~y otros~~ **contaminantes atmosféricos, emisiones acústicas y afecciones a los ecosistemas y la biodiversidad de las zonas**

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Mixto al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de marzo de 2023.—**María Fernández Pérez**, Diputada del Grupo Parlamentario Mixto (NC-CCa-PNC) y **Ana María Oramas González-Moro**, Portavoz Grupo Parlamentario Mixto y Diputada del Grupo Parlamentario Mixto (CCa-PNC-NC).

ENMIENDA NÚM. 77

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos.

Texto que se propone:

«Las soluciones de movilidad que se implanten en cada territorio deberán ser las más adaptadas a sus necesidades. Se trata de materializar que el derecho a la movilidad sostenible no debe limitarse al acceso al transporte público ni a una visión centrada en las infraestructuras, sino que se deben utilizar todos los mecanismos e instrumentos disponibles para permitir satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas sin necesidad de disponer de un vehículo ~~privado~~ **particular** motorizado, y con un uso eficiente de los recursos públicos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para evitar confusión. A lo largo del texto se menciona el vehículo privado en tres ocasiones cuando, en realidad, se quiere hacer referencia al vehículo particular, al que es propiedad de un individuo. Debemos recordar que los vehículos de movilidad compartida también son vehículos privados como también pueden ser algunos destinados al transporte público.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 50

ENMIENDA NÚM. 78

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1.

Texto que se propone:

«Modificación del artículo 1 punto 2 apartado c.

c) Dotar ~~a las administraciones públicas~~ **al sector público** de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad.»

JUSTIFICACIÓN

En lugar de «administración pública» se debería usar un concepto más amplio, como por ejemplo el de sector público, ya que el proyecto de ley contiene disposiciones que aplican a entidades que no tienen la consideración de administración (por ejemplo los consorcios o las demás entidades públicas de las que se habla en el artículo 17 del proyecto de ley).

ENMIENDA NÚM. 79

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

«Modificación del artículo 2 apartado e) y adición de un nuevo apartado p bis).

e) Carril, vía o plataforma reservada: infraestructura para el transporte terrestre reservada al uso exclusivo de determinados vehículos, como bicicletas o ciclos, autobuses o autocares, tranvías o metros ligeros, **taxis** y vehículos con un número mínimo de ocupantes o de bajas emisiones.

p bis) Servicios de movilidad pública: servicios de movilidad que los poderes públicos ponen a disposición de la ciudadanía, en régimen de gestión directa o indirecta, o bien se ofrecen por prestadores con la condición de servicio de interés público.»

JUSTIFICACIÓN

La innovación tecnológica no puede venir a costa de los derechos laborales. Por eso, es necesario asegurar que cualquier nuevo servicio de movilidad es viable económicamente en el mercado, evitando una precarización de las condiciones de los trabajadores.

Igualmente, para que la tecnología genere bienestar económico, y no resulte insostenible a medio plazo, es esencial que se garantice que los servicios de movilidad ofrecidos por operadores privados no

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 51

puedan ofrecer tarifas inferiores al coste de generar el servicio. Esta práctica, típica de corporaciones con grandes disponibilidades inmediatas de capital, permite generar estrategias de expulsión del servicio a oferentes con una estructura de costes sostenible, tras lo cual son las personas usuarias las perjudicadas al subírsele típicamente los precios.

Finalmente, el precepto debe incorporar una previsión relativa al fomento de la movilidad pública -concepto introducido en el artículo 2, definiciones- como garantía de uso racional del espacio público y a la contención de externalidades medioambientales y de congestión.

ENMIENDA NÚM. 80

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

«Modificar el apartado b) añadiendo «... no precarias,...»

Añadir un apartado: c) Asegurar la estabilidad de las tarifas y garantizar que las empresas privadas que oferten servicios de transporte y movilidad no emplean precios inferiores al coste del servicio.

Añadir un apartado f) Garantizar la prestación y el fomento de los servicios de movilidad pública, de cara a disminuir externalidades medioambientales y de congestión y a racionalizar el uso del espacio público.

Texto propuesto:

4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas, **no precarias**, y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) Asegurar la estabilidad de las tarifas y garantizar que las empresas privadas que oferten servicios de transporte y movilidad no emplean precios inferiores al coste del servicio.

d) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

e) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

f) Garantizar la prestación y el fomento de los servicios de movilidad pública, de cara a disminuir externalidades medioambientales y de congestión y a racionalizar el uso del espacio público.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 52

JUSTIFICACIÓN

El taxi también forma parte del tipo de vehículos que pueden tener acceso a carriles reservados. No se entiende su exclusión de esta definición.

Por otra parte, para poder implantar de una manera adecuada los principios de la Ley a lo largo de su articulado, resulta necesario introducir la movilidad pública como categoría general de servicios de movilidad, vinculados al ejercicio del servicio público, con independencia de la modalidad de transporte de que se trate.

La consideración holística, global, de la movilidad pública, configurada como conjunto de servicios de movilidad que los poderes públicos ponen a disposición de la ciudadanía, en régimen de gestión directa o indirecta, o bien se ofrecen por prestadores con la condición de servicio de interés público, permitirá asegurar una visión integrada y garantista de dicha dimensión en los distintos instrumentos de planificación y ejecución de la movilidad.

ENMIENDA NÚM. 81

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10.

Texto que se propone:

Enmienda de modificación del artículo 10 punto 4:

«4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de **medio millón de habitantes** y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación. **Asimismo, atendiendo a la condición de Región Ultraperiférica de Canarias, y al concepto de doble capitalidad establecido en el Estatuto de Autonomía de Canarias, debn quedar representadas en este foro las ciudades de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.»**

JUSTIFICACIÓN

De cara a facilitar la participación institucional parece razonable rebajar el límite de participación a municipios de 500.000 habitantes. En este punto es necesario tener en cuenta que según el Estatuto de Autonomía de Canarias defina la capitalidad compartida entre Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife que, además de que conjuntamente superan ampliamente dicha población. Asimismo, cabe recordar que Canarias es el único territorio RUP del estado español, por lo que se propone la incorporación directa al Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

ENMIENDA NÚM. 82

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 53

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19.

Texto que se propone:

Añadir un apartado:

«j) Medidas de fomento de los servicios de movilidad pública.»

JUSTIFICACIÓN

El fomento de la movilidad pública responde a una visión de las políticas de movilidad alineada con la optimización medioambiental y circulatoria de nuestros entornos territoriales. Resulta aconsejable consignar que las directrices metodológicas abordarán medidas de fomento de la misma.

Por otra parte, la protección y mejora de las condiciones laborales deben ser factores presentes en todo momento en la elaboración de políticas públicas, por su efecto transversal, por lo que también deben abordarse en los documentos de guías de buenas prácticas.

ENMIENDA NÚM. 83

**Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20.

Texto que se propone:

Modificar el apartado a) y adición de un apartado g):

«a) El fomento de la movilidad activa, **de los servicios de movilidad pública** y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.

g) Medidas para garantizar la protección de los derechos de los trabajadores, evitar la gestión puramente algorítmica de estos e impedir la precarización del mercado laboral en el ámbito de la movilidad.»

JUSTIFICACIÓN

El fomento de la movilidad pública responde a una visión de las políticas de movilidad alineada con la optimización medioambiental y circulatoria de nuestros entornos territoriales. Resulta aconsejable consignar que las directrices metodológicas abordarán medidas de fomento de la misma.

Por otra parte, la protección y mejora de las condiciones laborales deben ser factores presentes en todo momento en la elaboración de políticas públicas, por su efecto transversal, por lo que también deben abordarse en los documentos de guías de buenas prácticas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 54

ENMIENDA NÚM. 84

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27.

Texto que se propone:

Modificación del artículo 27 punto 3:

«3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, **se incluirán medidas para reducir el recurso a la conocida como flota gris, es decir, el uso de los vehículos privados de empleados y empleadas para realizar desplazamientos por motivos de trabajo dentro del horario laboral.** Finalmente, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo.»

JUSTIFICACIÓN

Con el objetivo de incentivar la movilidad sostenible, en los planes referidos también deberían incluirse medidas que reduzcan el uso de vehículos privados para desplazamientos por motivos laborales dentro de la jornada de trabajo. La edad media del parque de vehículos se encuentra por encima de los 13 años por lo que esta «flota gris» es causante de emisiones y de ineficiencias. Si las entidades públicas y privadas ponen a disposición modos alternativos para estos desplazamientos, siguiendo el orden de prioridades del artículo 29, se mejorará en los objetivos de la Ley.

ENMIENDA NÚM. 85

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 28.

Texto que se propone:

Enmienda de modificación del artículo 28 punto 4:

«4. Las disposiciones de desarrollo de esta ley podrán prever mecanismos de financiación de los planes de movilidad sostenible de entidades territoriales, los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, los planes de movilidad sostenible al trabajo o de otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, cuya aplicación se condicionará o graduará según el cumplimiento de las directrices generales y las directrices metodológicas ya aprobadas.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 55

Estos mecanismos de financiación cubrirán tanto los gastos incurridos en el análisis previo como, entre otros, la elaboración de los planes y la puesta en marcha de las medidas previstas en dichos planes.»

JUSTIFICACIÓN

Proponemos la financiación de los gastos derivados de la puesta en marcha de los planes de movilidad y no solo de la implementación de las acciones concretas del plan. Los Planes MOVES I y II contemplaban un eje para financiar la ejecución de medidas que ya formaran parte de un plan de movilidad aprobado con anterioridad. No obstante, la elaboración de los planes junto al análisis previo que requiere supone un elevado coste que desincentivaba a muchas empresas de iniciar siquiera el estudio del plan.

ENMIENDA NÚM. 86

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29.

Texto que se propone:

Enmienda de modificación del artículo 29 punto 1 apartado d):

«d) En relación con el vehículo ~~privado~~ particular, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para evitar confusión. A lo largo del texto se menciona el vehículo privado en tres ocasiones cuando, en realidad, se quiere hacer referencia al vehículo particular, al que es propiedad de un individuo. Debemos recordar que los vehículos de movilidad compartida también son vehículos privados como también pueden ser algunos destinados al transporte público.

ENMIENDA NÚM. 87

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29.

Texto que se propone:

Enmienda de modificación del artículo 29 punto 2.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 56

TEXTO DEFINITIVO.

«2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, **los sistemas de alquiler**, la ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos.»

JUSTIFICACIÓN

Frente a los sistemas más tradicionales de compra o renting/leasing, los sistemas de alquiler de vehículos permiten el ajuste de las flotas a las necesidades de cada momento sin necesidad de mantener en uso un vehículo que, de otra manera, se utilizaría de manera ineficiente. Además, las empresas, especialmente las pymes, pueden encontrar más dificultades en renovar una flota anticuada, por lo que el alquiler les ofrece una manera asequible de transitar hacia la movilidad sostenible. El fomento del alquiler sin conductor, en colaboración con otros aspectos como los mencionados en este artículo 29, facilita la reducción de externalidades negativas.

ENMIENDA NÚM. 88

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 31.

Texto que se propone:

Enmienda de modificación del artículo 31 apartado e):

«e) ~~Podrán considerar~~ **Considerarán** a las personas con discapacidad y sus acompañantes a la hora de fijar las tarifas de los servicios de transporte.»

JUSTIFICACIÓN

Para que el transporte sea verdaderamente inclusivo debe incorporar a las PMR en la fijación de tarifas de manera obligatoria.

ENMIENDA NÚM. 89

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 34.

Texto que se propone:

Enmienda de modificación artículo 34, puntos 1 y 2:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 57

«Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, **para el servicio de taxi**, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica. En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público colectivo, **el servicio de taxi**, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación o de bajas emisiones, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.

[...]

JUSTIFICACIÓN

El taxi también forma parte del tipo de vehículos que pueden tener acceso a carriles reservados. No se entiende su exclusión aquí.

ENMIENDA NÚM. 90

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46.

Texto que se propone:

Enmienda de modificación del artículo 46 punto 1 apartado c):

«c) Estudio de demanda: número de personas usuarias previstas al año. Estimación del porcentaje de personas usuarias que abandonarían el vehículo ~~privado~~ **particular** y de la sustitución y complementariedad con otros modos de transporte.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para evitar confusión. A lo largo del texto se menciona el vehículo privado en tres ocasiones cuando, en realidad, se quiere hacer referencia al vehículo particular, al que es propiedad de un individuo. Debemos recordar que los vehículos de movilidad compartida también son vehículos privados como también pueden ser algunos destinados al transporte público.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 58

ENMIENDA NÚM. 91

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56.

Texto que se propone:

Enmienda de modificación del artículo 56 punto 2:

«2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan en el ámbito urbano, siempre que su gestión esté atribuida a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías. **A todos los efectos, también se entenderán incluidos en el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad sostenible el servicio de transporte público colectivo de carácter metropolitano gestionado por entidades locales supramunicipales, consorcios o entidades autonómicas.**

JUSTIFICACIÓN

Le Ley 13/2007 de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias contempla el concepto de transporte insular integrado como instrumento de coordinación para la planificación y financiación de los servicios públicos de transporte, por lo que es necesario que se incorpore esta modalidad de ámbito territorial junto a las de servicio urbano y metropolitano. Sobre este modelo existen entidades consorciadas a nivel insular que se deben contemplar.

ENMIENDA NÚM. 92

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60:

Texto que se propone:

Enmienda de modificación del artículo 60 punto 1:

«1. Las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano de viajeros, se otorgarán por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para un periodo mínimo de tres años, con liquidaciones anuales **al inicio de cada ejercicio, a regularizar a año vencido**, de acuerdo con lo establecido en esta ley y en las bases reguladoras de estas subvenciones.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 59

JUSTIFICACIÓN

Agilizar las necesidades de financiación de un sistema deficitario como el de transporte público que requiere de financiación adecuada al inicio de cada ejercicio al objeto de poder configurar el presupuesto anual de la operadora, que debe evitar incurrir en causa de disolución por error presupuestario continuado.

ENMIENDA NÚM. 93

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60.

Texto que se propone:

Enmienda de modificación del artículo 60 punto 3 apartado c):

4.º Otras condiciones relevantes como **la insularidad, la condición de Región Ultraperiférica de Canarias**, la cobertura geográfica, su extensión o la orografía. Se considerará asimismo la facilidad de acceso a servicios públicos educativos, de formación y sanitarios.

JUSTIFICACIÓN

Tener en cuenta la condición de RUP de Canarias, con sus condicionantes de lejanía e insularidad.

ENMIENDA NÚM. 94

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60.

Texto que se propone:

Enmienda de modificación del artículo 60 punto 3 apartado d):

«d) Factor de equidad (FE): indicador que tenga en cuenta la capacidad de la entidad beneficiaria para financiar un transporte público colectivo urbano de viajeros de calidad con sus propios recursos. Este factor corrector en ningún caso sería inferior a 0,8 **1,0** ni superior a 1,2.»

JUSTIFICACIÓN

Evitar que se penalice a futuro a entidades beneficiarias que tengan una mayor capacidad de financiación con recursos propios debido a su buena gestión y dedicación preferente de fondos, respecto a otros territorios con una organización menos eficiente. No se trata de «penalizar al que dedica más recursos» sino «al que se organiza de forma no eficiente».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 60

ENMIENDA NÚM. 95

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 63.

Texto que se propone:

Enmienda de modificación artículo 63 punto 2:

«2. La innovación en movilidad deberá ser compatible con la seguridad, el uso responsable de las tecnologías, **la salvaguarda de las condiciones laborales**, la sostenibilidad en el sistema de transporte, la mejora de la eficiencia, y la efectividad del derecho a la movilidad.»

JUSTIFICACIÓN

La tecnología, y en este caso la innovación en el contexto de los sandbox regulatorios, no puede servir para favorecer modelos que empeoren las condiciones laborales de los trabajadores. Hemos visto como en algunos casos las nuevas tecnologías no han traído los efectos esperados o han podido perjudicar la protección laboral, por lo que es fundamental introducir siempre una perspectiva social a la hora de promover la innovación.

ENMIENDA NÚM. 96

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 77.

Texto que se propone:

Enmienda de modificación artículo 77 punto 3.

Añadir los apartados:

- «e) Posibles conflictos con otros interesados o titulares de derechos.
- f) Impactos apreciables y previsibles sobre el mercado laboral.
- g) Impactos apreciables y previsibles sobre los servicios de movilidad pública.»

JUSTIFICACIÓN

Sería coherente con nuestro modelo social que una de las variables a evaluar de los *sandbox* regulatorios sean los efectos sobre el mercado laboral y sobre la movilidad pública; tanto los apreciables como los futuros. Cómo se introduce una nueva tecnología puede afectar de forma directa a las condiciones laborales, por lo que debe ser siempre un factor a considerar.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 61

ENMIENDA NÚM. 97

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 82.

Texto que se propone:

Añadir los apartados:

«g) **Protección del empleo y las condiciones laborales.**

h) **Compatibilidad con los sistemas de transportes y los servicios de movilidad pública existentes, favoreciendo que los titulares de licencias puedan decidir si prestan un servicio mediante un vehículo automatizado, y evitando en todo caso que la prestación de servicios con vehículos automatizados se pueda desarrollar de manera desordenada fuera del marco actual de autorizaciones y licencias.»**

JUSTIFICACIÓN

Una posible introducción futura de vehículos automatizados en el sistema de transportes es un asunto que tiene amplias implicaciones en distintos ámbitos. En caso de producirse, debe respetarse el principio de una transición justa. Esto es, que dicha tecnología no venga a empeorar las condiciones de los trabajadores ni del mercado laboral. La clave es que la tecnología se ponga al servicio del sistema de transportes y de las personas.

Debe evitarse que, tal como ha sucedido en el pasado, en paralelo a los sistemas autorizados de transportes se sitúen situaciones de hecho que se sitúen por fuera de los regímenes de autorización y licencia establecidos, subvirtiendo las finalidades de interés público que sirven de fundamento a éstos y situándose en una realidad paralela que distorsione la protección del interés ciudadano, la seguridad vial y la ordenación del territorio urbano.

Como parte de dicha filosofía, se propone que la comercialización de servicios mediante vehículos automatizados no se permita en paralelo a la estructura actual del modelo de transportes, sino en su caso dentro de la misma, en el marco de los regímenes de licencias y autorizaciones actualmente existentes.

ENMIENDA NÚM. 98

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 95.

Texto que se propone:

«El transporte de mercancías es un servicio ~~indispensable~~ **público esencial** para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre el medio ambiente, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 62

JUSTIFICACIÓN

El concepto de servicio indispensable no tiene una connotación jurídica específica como pudiera ser la de servicio público esencial o la de servicio estratégico, en la línea de lo recogido en otros textos normativos como Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil, o la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas. Y de manera muy destacada toda la normativa reguladora de la situación especial de pandemia como el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en cuyo artículo 18 regula los operadores críticos de los servicios públicos esenciales, entre los que recoge el transporte de mercancías y la logística.

ENMIENDA NÚM. 99

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 95.

Texto que se propone:

Enmienda de modificación del artículo 96 punto 1

«1. Tendrán la consideración de nodos logísticos de importancia estratégica aquellos que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país, considerando para ello el volumen de carga que gestionan, su localización territorial, su dimensión internacional o su alto potencial para el desarrollo del sistema logístico y de transportes de España. **En cualquier caso, en el caso de Canarias, como región ultraperiférica de la Unión Europea, se considerarán Nodos Logísticos de Importancia Estratégica los puertos capitalinos de interés general, que forman parte de la Red Transeuropea de Transporte.»**

JUSTIFICACIÓN

Atender a la condición de Región Ultraperiférica de Canarias.

ENMIENDA NÚM. 100

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación Ley 16/1987.

Texto que se propone:

«Artículo 42.

2. No obstante, lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 63

a) Transporte de ~~viajeros o~~ mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora, salvo que reglamentariamente se fije un umbral menor.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión al transporte de viajeros a los efectos de la exención de autorización. Se está observando cómo en muchas ciudades hay centenares de vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supera los 40 km/h transportando a pasajeros por los centros históricos de las ciudades. Muchos de ellos, portando matrículas azules, que están reservadas para taxis y vehículos de alquiler con conductor.

La proliferación de estos vehículos supone un riesgo considerable para la seguridad vial y, por coherencia con los objetivos de la Ley, no deberían estar de entrada exentos del régimen de autorización que resulte aplicable.

ENMIENDA NÚM. 101

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Intervención de las entidades locales en la intensidad de la oferta de transporte urbano.

Sin perjuicio de la normativa existente sobre regímenes de autorizaciones para transporte de viajeros, las entidades municipales podrán establecer en ejercicio de su autonomía local, como parte de la planificación y ejecución de sus políticas de transporte, medidas relativas a la ordenación del acceso y de la intensidad en la prestación de cualquier tipo de servicio de transporte de viajeros en vehículos de turismo de menos de nueve plazas, admisibles para su municipio con base en base las características de cada localidad.

El régimen de ordenación del acceso o ejercicio que en su caso se establezca deberá estar justificado por razones de interés público, tales como la protección del medioambiente urbano o la garantía de la seguridad vial y resultar proporcionado, garantizando en todo caso la sostenibilidad, calidad, accesibilidad y seguridad de los servicios de interés público involucrados.»

JUSTIFICACIÓN

Sin perjuicio del resto de normativa que resulte aplicable, los Ayuntamientos deben también tener la capacidad de ordenar la intensidad del transporte que se desarrolla en su entorno y, en particular, el número de vehículos de turismo que pueden prestar dichas actividades, sean estos taxis o, en su caso, transporte urbano de vehículos con conductor (VTC).

Dada la vinculación de las entidades locales a la movilidad, la legitimidad para implantar la visión de interés público que entiendan procedentes para su territorio resulta irrenunciable para ellas.

Cada municipio tiene distintas necesidades y condiciones, tanto en el plano de la movilidad, tráfico, tipología urbanística, calidad del aire, demanda, turismo, etc, que determinan que la preservación del interés público medioambiental y la protección de la seguridad vial deban de ser afinados en cada caso. La intensidad de la oferta de transporte urbano bajo demanda afecta de manera determinante a estas dimensiones. Por lo tanto, siendo necesario que los Ayuntamientos tengan un papel más activo en el diseño de las políticas públicas relevantes y, en particular, en la determinación del nivel de admisibilidad de dicha intensidad, es razonable que la autonomía local se garantice por norma estatal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 64

De hecho, hasta la introducción de las limitaciones cuantitativas relativas establecidas en la normativa estatal y autonómica vigente —la llamada ratio 1/30 VTC/taxis—, los Ayuntamientos debían emitir un informe favorable para la autorización de las licencias VTC. Así constaba en el artículo 3 («Órgano competente sobre las autorizaciones») de la Orden de 1 de febrero de 1992 por la que se desarrolla la sección 2.ª del capítulo IV del título V del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, sobre arrendamiento de vehículos con conductor.

En lo que se refiere a los distintos requisitos podrían solicitarse para acceder a una autorización, está claro que las entidades locales son las mejor situadas para evaluar el umbral de tolerancia de sus municipios respecto a cuestiones de interés general como la protección del medioambiente urbano o a la seguridad vial; cuestiones todas ellas reconocidas como razones de interés general imperioso por el Tribunal de Justicia de la UE.

En este sentido, tenemos como ejemplo reciente de respeto pleno a la autonomía local la normativa aprobada por el Gobierno de Aragón, en el Decreto-ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor.

Concretamente, su artículo 2 («Modificación de la Ley 14/1998, de 30 de diciembre, de los Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón»).

El artículo 27 queda redactado en los siguientes términos:

«Para la realización de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo, bien en la modalidad de servicio de taxi, bien en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor, será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia habilitante, otorgada por el municipio en que esté residenciado el vehículo».

Otras disposiciones autonómicas relativas a la cuestión resultan sin embargo menos garantistas de la autonomía local, disminuyendo el margen para su posible ejercicio. Resulta por tanto necesario que la norma estatal en materia de movilidad sostenible confirme y preserve el espacio para el ejercicio de dicha autonomía local en este ámbito.

En definitiva, las entidades locales deben tener la capacidad de ordenar el número de licencias de arrendamiento de vehículos con conductor que permiten operar en sus municipios, debiendo las disposiciones aplicables consignar convenientemente dichos instrumentos.

Es de destacar que, en tanto dicho ejercicio se encuentre justificado en razones de interés general imperioso y resulte proporcionado, el resultará coherente con la jurisprudencia del TJUE y con la propia Comunicación de la Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (taxis y VTC) 2022/C 62/01. Por lo tanto, la consagración del respeto a la autonomía local y de la sujeción a dichos principios en esta norma legal resulta igualmente congruente con ello.

ENMIENDA NÚM. 102

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Garantía de servicio de interés público del servicio de taxi.

El servicio de taxi tiene la condición de servicio de interés público y, como tal, resulta parte integrante de los servicios de movilidad pública. Las disposiciones de desarrollo de la presente Ley, así como los instrumentos de planificación y ejecución de políticas públicas de movilidad adoptados

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 65

por las distintas autoridades competentes, deberán garantizar y resultar coherentes con dicha condición, como medio para asegurar un servicio de calidad suficiente y homogénea para todos los ciudadanos.»

JUSTIFICACIÓN

El servicio de taxi surgió, se consolidó y sigue vigente en la actualidad como solución sistémica de los poderes públicos competentes de cara a la garantía de un servicio de transporte en vehículos de turismo con un nivel de agilidad, calidad y precio satisfactorios para la ciudadanía.

Su detallada regulación persigue además preservar no solo un nivel aceptable sino una garantía mínima de disponibilidad del servicio y nivel de protección y calidad homogéneas, en cualquier situación de pico de oferta y de demanda, en cualquier tipo de desplazamiento.

Dentro de dicha regulación destaca la relativa a las tarifas, reguladas para solucionar las asimetrías informativas con daño potencial a los demandantes, la ineficiencia de negociación unilateral y la uniformidad del servicio en relación con el coste con independencia de las condiciones exógenas.

Todo ello, limitando precisamente el ejercicio puntual de poder de mercado o de negociación por parte del proveedor, evitar fraudes o discriminaciones de precios entre segmentos de la demanda con diferentes sensibilidades -turistas, emergencia, usuarios privados, usuarios en desarrollo de su actividad...

Todas estas razones, partiendo de la necesidad de los poderes públicos de satisfacer de manera integral y consistente la necesidad ciudadana, configuran el servicio de taxi como un servicio público, vinculado indisolublemente a la autoridad municipal correspondiente.

Así ha sido reconocido por el Tribunal Supremo en infinidad de sentencias; por todas, la 921/2018, que la califica el servicio de taxi como servicio de interés público.

Pues bien, la conveniencia de garantizar que los distintos poderes públicos puedan promover una visión integral y holística de sus políticas de transporte y, en particular, de sus servicios públicos, propios o impropios, hace perentorio que la norma reguladora de la movilidad sostenible a nivel estatal, refrende expresamente la condición del taxi como servicio de interés público, por contraposición a otros modelos privados, sujetos en sus condiciones puramente a la ley puntual de la oferta y la demanda y lejanos de tal sensibilidad.

Una movilidad sostenible pasa justamente por no poner en riesgo el nivel de suficiencia, homogeneidad y accesibilidad para el conjunto de los ciudadanos que las distintas autoridades competentes decidan para el servicio de transporte público de viajeros en vehículos de turismo, con independencia de la lógica mercantil.

Esta garantía resulta inherente al servicio del taxi; en consecuencia, el mismo debe constar, explícitamente, como parte integrante de la movilidad pública y del desarrollo de las regulaciones y políticas públicas de movilidad en aplicación de esta Ley, en beneficio de todos los ciudadanos.

ENMIENDA NÚM. 103

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Reforma de la regulación de seguros de automóviles para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de las empresas de seguros para las personas víctimas de un accidente.

A fin de garantizar el derecho a la movilidad sostenible del artículo 4.º de la presente Ley, el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital propondrá al Consejo de Ministros

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 66

modificaciones en la normativa del sector seguros para garantizar el cumplimiento de la obligación legal para que las aseguradoras de los vehículos culpables en un accidente proporcionen un vehículo de sustitución de similares características al siniestrado o reembolsar el coste del alquiler de un vehículo hasta el abono de la indemnización.»

JUSTIFICACIÓN

El seguro obligatorio del vehículo obliga a la empresa aseguradora a dar a la víctima de un accidente un vehículo de similares características durante el tiempo que la persona se vea privada del vehículo siniestrado o se le indemnice.

Cada año desde 2013, el Servicio de Reclamaciones de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones insiste en esta obligación y deja patente el incumplimiento reiterado por parte de las empresas aseguradoras. En la última memoria, podemos leer que asimismo se han resuelto expedientes en los que las entidades de los responsables no indemnizaron a los perjudicados en accidentes de circulación por los perjuicios, derivados y debidamente probados, de la imposibilidad de utilizar el vehículo hasta el abono de la indemnización.

En estos expedientes se indica que las aseguradoras de los vehículos culpables deberían proporcionar un vehículo de sustitución de similares características al siniestrado, o reembolsar el coste del alquiler de un vehículo o de los medios de transporte utilizados por el perjudicado, hasta el abono de la indemnización, siempre que el perjudicado acredite la necesidad de contar con un vehículo durante el tiempo que reste hasta el pago total de la indemnización.

Este incumplimiento ha obligado a algunas víctimas a acudir a los tribunales para reclamar el reembolso de los gastos del alquiler de un vehículo. En estos casos, se les ha dado la razón. De especial relevancia es la sentencia del Tribunal Supremo STS 2499/2020 en la que se recoge esta obligación.

Sin embargo, sigue sin aplicarse esta obligación de manera generalizada. En muchas ocasiones, las empresas aseguradoras niegan este servicio aduciendo que no están obligadas jugando, por un lado, con la ambigüedad de la Ley y, por otro, contando con que la víctima no podrá asumir el pago del alquiler y el juicio posterior para reclamar su reembolso.

En determinadas ocasiones, las empresas de seguros descargan este servicio en los talleres, a los que obligan a tener a disposición una flota de vehículos de cortesía. Pero estos vehículos en muchas situaciones no cumplen el requisito de que sea un vehículo de similares características. Además, como denuncian las propias asociaciones del sector, la gestión de una flota sale fuera de su actividad y les añade un sobrecoste.

Por tanto, consideramos imprescindible que el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, del que depende la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, realice las modificaciones normativas necesarias para evitar que las empresas aseguradoras se escuden en una teórica ambigüedad de la legislación garantizando así la protección de los derechos de las personas víctimas de accidentes.

ENMIENDA NÚM. 104

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 67

la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio para ampliar el concepto de retribución flexible relacionada con la movilidad.

1. Se añade un nuevo apartado c) al artículo 42.2 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.

«c) los servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2.m de la Ley xx/2023, de Movilidad Sostenible con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo. Cuando estos servicios sean de contratación directa por parte de la empresa y de uso gratuito para los empleados, siempre y cuando estén disponibles para todos los empleados y sean utilizados principalmente para ir al trabajo.»

2. Se modifica el apartado e) del artículo 42.3 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, que queda redactado de la siguiente manera:

«e) Las cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros y servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2 de la Ley xx/2023, de Movilidad Sostenible con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, con el límite de 1500 euros anuales para cada trabajador. También tendrán la consideración de cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar los citados servicios, las fórmulas indirectas de pago que cumplan las condiciones que se establezcan reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

En la actualidad, dentro del concepto de retribución flexible se contempla solo los servicios de transporte público colectivo. Consideramos necesario ampliar este concepto para dar cobertura a aquellas personas para las que el transporte público no solventa sus necesidades de movilidad por trabajo. Cuando no se dispone de una buena conexión en transporte público, a estas personas no se les ofrece ningún incentivo para utilizar otros modos sostenibles por lo que suelen recurrir al uso de su vehículo particular.

La inclusión de los servicios de movilidad sostenible (siguiendo la definición del artículo 2 del PdL en la que se incluyen, entre otros, la movilidad bajo demanda, compartida y colaborativa) dentro de la retribución flexible mejorará la aceptación de los planes de movilidad sostenible al trabajo. En este sentido, entendemos necesario que se aclare que estas cantidades pueden utilizarse tanto directamente por el empleado (por ejemplo, alquilando una bicicleta compartida a título personal) como si es la empresa la que pone el servicio a su disposición (por ejemplo, con un servicio de bus lanzadera).

ENMIENDA NÚM. 105

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Fomento de Servicios de Movilidad Sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 68

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana, en colaboración con otros departamentos del Gobierno y las Comunidades Autónomas, presentará, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley, una propuesta de Plan de Fomento de Servicios de Movilidad Sostenible. El objetivo del Plan consistirá en incentivar mediante la concesión de ayudas mediante tarjeta prepago el uso de los distintos servicios de movilidad para las personas que achatarran un vehículo contaminante. Este Programa será alternativo a los ya existentes de incentivos a la compra y seguirán las líneas generales sobre elegibilidad en cuanto a achatarramiento y cuantía de ayudas establecidas en el Plan MOVES III.»

JUSTIFICACIÓN

Dentro de la estrategia del Gobierno de fomentar la movilidad activa y los servicios de movilidad como alternativa a la utilización de vehículos particulares, consideramos necesario que se crea un programa específico como alternativa a los planes MOVES enfocado, precisamente, en los servicios de movilidad. De esta forma, se crearía una línea de ayudas para que ciudadanos y ciudadanas puedan utilizar una tarjeta prepago exclusivamente en servicios de movilidad al achatarrar un vehículo contaminante siguiendo los criterios del Plan MOVES III. Este programa facilitará a las personas que no tienen capacidad de compra de un vehículo nuevo puedan achatarrar su vehículo manteniendo sus necesidades de movilidad cubiertas con el uso de modos de corta, media y larga distancia (sistemas de bicicletas compartidas, transporte público colectivo, arrendamiento de vehículos con y sin conductor, y trenes y autocares de media y larga distancia).

ENMIENDA NÚM. 106

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria segunda.

Texto que se propone:

«b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio **al mismo operador o** a un operador distinto, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la normativa europea, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato y, en ningún caso, por tiempo superior a nueve meses.»

JUSTIFICACIÓN

No se justifica la exclusión del operador que estaba realizando el servicio en un supuesto en que el retraso en la nueva licitación es imputable a la Administración. El concesionario podría continuar en precario en la línea de las previsiones de la LOTT.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 69

ENMIENDA NÚM. 107

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas.

Texto que se propone:

«En caso de que la aplicación de esta ley imponga nuevas obligaciones a empresas públicas o privadas que, con independencia de su situación administrativa, presten servicios de movilidad o transporte incluidos en el ámbito de aplicación de la Ley en vigor, los órganos de contratación deberán prever las correspondientes compensaciones a favor de aquellos por los sobrecostes generados.»

JUSTIFICACIÓN

Prever los sobrecostes generados por la aplicación de la nueva Ley.

ENMIENDA NÚM. 108

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56.

Texto que se propone:

«Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano **e insular integrado**.

1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), participará en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, en la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano **e insular integrado** de viajeros reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan en el ámbito urbano **e insular integrado**, siempre que su gestión esté atribuida a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías.

3. La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se realizará a través de subvenciones que se regirán por lo previsto en esta ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 70

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano **e insular integrado** en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana **o insular** con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Reconocer la singularidad de Canarias, un territorio en el que se ha demostrado la eficiencia de la gestión integrada a nivel insular del transporte público.

ENMIENDA NÚM. 109

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición adicional nueva. Consideraciones específicas para Canarias como Región Ultraperiférica de la Unión Europea.

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana adaptará el desarrollo de la presente ley y, en general, las políticas en materia de transportes a la consideración de Canarias como Región Ultraperiférica, reconocida en el artículo 349 del TFUE de la Unión Europea. A tal fin, colaborará con el Gobierno de Canarias en la puesta en marcha de las iniciativas previstas en la presente ley.

2. Los fondos derivados de la aplicación de esta Ley no computarán a los efectos de las cantidades previstas en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias.»

JUSTIFICACIÓN

El artículo 349 TFUE reconoce el status de Canarias como Región Ultraperiférica, obligando al Estado español a adaptar sus políticas en materia de transportes a las especiales circunstancias de Canarias. Asimismo, según lo establecido en el artículo 3 de la Ley 19/1994 de 6 de julio de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, las cantidades percibidas en función de la financiación contemplada para cualquier territorio en España, no pueden detrarse ni computarse a los efectos de lo contemplado en dicho Régimen Económico y Fiscal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 71

ENMIENDA NÚM. 110

Ana María Oramas González-Moro
María Fernández Pérez
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición adicional nueva. Infraestructuras ferroviarias en los archipiélagos balear y canario.

Se introduce una Disposición Adicional Nueva en la Ley 38/2015 de 29 de septiembre del sector ferroviario, con el contenido siguiente:

Disposición adicional vigesimonovena. Infraestructuras ferroviarias en los archipiélagos canario y balear.

1. Las infraestructuras ferroviarias de los archipiélagos de Baleares y Canarias formarán parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

2. El administrador general de infraestructuras ferroviarias de interés general podrá intervenir en el desarrollo de dichas redes a través de la vía del contrato de concesión previsto en la Ley de Contratos del Sector Público, garantizando la financiación de los costes de la construcción a la entidad concesionaria. La concesión podrá otorgarse de manera directa a las entidades públicas adscritas a las comunidades autónomas o corporaciones insulares cuyo objeto social incluye el desarrollo y explotación de las mencionadas infraestructuras.»

JUSTIFICACIÓN

Acorde con los objetivos de transporte colectivo planteados en el Proyecto de Ley.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Plural al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2023.—**Pilar Calvo Gómez**, Diputada del Grupo Parlamentario Plural (JxCat-JUNTS (Junts)) y **Miriam Nogueras i Camero**, Portavoz del Grupo Parlamentario Plural.

ENMIENDA NÚM. 111

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 72

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones

[...]

ñ) Plan de movilidad sostenible de entidades locales: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental, como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa y la movilidad. ~~activa~~.

o) Plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad con menor impacto ambiental que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente **y que incluyan todos los tipos de transporte.**

nueva) Hub de servicios de movilidad: plataformas u espacios como aparcamientos, estaciones de servicio, u otras instalaciones nuevas o existentes que integren un conjunto de tecnologías y servicios que favorezcan la intermodalidad y que funcionen como espacios estratégicos de movilidad sostenible, facilitando el acceso a las distintas opciones de movilidad compartida, y servicios de movilidad colaborativa o «carpooling»; con dotación de infraestructura de recarga y/o repostaje; y con espacio para actuar como plataforma de última milla.»

JUSTIFICACIÓN

Se introducen algunos términos para la clarificación del texto en aras a una movilidad sostenible que contemple los diversos medios de transporte respetuosos con el medio ambiente.

Asimismo, se propone incorporar una letra nueva con la definición del concepto «hub de servicios de movilidad» es necesario si se quieren definir aquellas plataformas o espacios destinados a la integración de los diferentes servicios de movilidad más sostenibles, y que proporcionen un mix de servicios y una alternativa para facilitar la distribución de mercancías (plataforma de última milla).

Estas plataformas u espacios pueden localizarse en los actuales aparcamientos, las estaciones de servicio u otras instalaciones nuevas o existentes, facilitando así la transformación y adaptación de estos espacios a los nuevos modelos de movilidad, y partiendo de la premisa de que estos espacios ya disponen de la infraestructura y servicios para favorecer la intermodalidad, la sostenibilidad y que además cubren las demandas de la sociedad.

ENMIENDA NÚM. 112

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4.

Texto que se propone:

«Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

1. Se reconoce el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible y justo en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 73

personales, empresariales y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad cotidiana.

Este sistema de movilidad sostenible ofrecerá a los ciudadanos y las ciudadanas un amplio abanico de medios y modos de transporte sostenibles entre los que, podrán elegir libremente cómo desean ejercer su derecho a la movilidad.

[...]

4. El sistema de movilidad facilitará la movilidad activa y sostenible y podrá incluir servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida, **servicios particulares**, servicios de movilidad colaborativa y **hub de servicios de movilidad**.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

El derecho de las personas a la movilidad sostenible debe ser así mismo un derecho a elegir libremente el medio y modo de transporte que desean utilizar para satisfacer sus necesidades de transporte. Por ello es necesario incluir los servicios particulares dentro del sistema de movilidad ya que es un eslabón más dentro de las posibilidades de una movilidad sostenible.

Por otro lado, solicitamos incluir el concepto de Hub de servicios de movilidad dentro de lo detallado como sistema de movilidad en este punto, como plataforma o espacio que impulse los diferentes modelos de movilidad, favoreciendo la intermodalidad, proporcionando diferentes servicios y una alternativa para facilitar la distribución de mercancías (plataforma de última milla).

ENMIENDA NÚM. 113

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

«Artículo 5. Principios rectores.

[...]

4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistema de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:

[...]

c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano, **tomando como base la neutralidad tecnológica para alcanzar los objetivos climáticos.**

[...]

5. Servicio al desarrollo económico sostenible. La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible nacional y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando el principio de neutralidad competitiva **y el de coste-eficiencia.**

[...]

11. Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la «ciudad de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 74

proximidad» de forma que se minimice el número de desplazamientos **contaminantes que no sean necesarios** ~~habituales necesarios y se acorte su longitud~~, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.

[...]

12. Potenciar la prestación de los servicios de valor añadido a favor de la nueva movilidad.»

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, se propone la modificación del redactado referente al «fomento de la ciudad de proximidad» sustituyendo la mención a la minimización de los desplazamientos habituales necesarios, que parece muy invasiva y contraria a los derechos de los ciudadanos mencionados por la mención a «desplazamientos contaminantes que no sean necesarios».

Por otro lado, se propone incluir el concepto de neutralidad tecnológica. Este principio regulatorio de la Unión Europea, incluido en el Pacto Verde Europeo por el cual se evita fomentar artificialmente determinadas opciones tecnológicas en detrimento de otras, permitiendo que ¿dentro de un marco regulatorio que contemple adecuadamente las externalidades ambientales y climáticas ¿ las tecnologías más eficientes sean las que contribuyan de manera más decisiva a la consecución de los objetivos buscados.

Este principio tiene su origen en la regulación comunitaria de las comunicaciones electrónicas, de dónde se ha extendido a otros sectores económicos, especialmente el energético y el transporte por su potencialidad para facilitar la innovación y la defensa de la libre competencia. En materia climática, está reconocido expresamente en el Pacto Verde Europeo al establecer que para el cumplimiento de los objetivos «es fundamental que el mercado energético europeo esté plenamente integrado, interconectado y digitalizado y que, al mismo tiempo, se respete plenamente la neutralidad tecnológica» (2.1.2).

Básicamente, la regulación debe definir y focalizarse en los objetivos en lugar de predeterminar los medios tecnológicos para conseguir aquellos. Con ello se estimula la innovación y competitividad y se evitan distorsiones en el mercado.

En la base de este principio está la constatación empírica de que la tecnología evoluciona más rápidamente que la regulación, y, por tanto, en términos de sostenibilidad lo ideal es que la regulación sea abierta, flexible y adaptable a los constantes desarrollos y avances tecnológicos, facilitando la previsibilidad de escenarios diversos. No tienen las mismas limitaciones los distintos modos de transporte (terrestre, naval o aéreo) ni los distintos servicios (viajeros, mercancías pesadas, última milla); como tampoco tienen el mismo grado de madurez las distintas tecnologías. Es por ello por lo que se debiera recoger este principio que encaja plenamente con los ambiciosos objetivos de la futura norma y con su carácter programático.

Además, hay que mencionar que, en el dictamen 12/2022 sobre el Anteproyecto de Ley de movilidad sostenible publicado por el Consejo de Económico y Social (CES) se recomienda que entre los principios rectores de la Ley debería recogerse, como hace la Ley de Cambio climático y transición energética, el de coste-eficiencia y el de neutralidad tecnológica, permitiendo el uso de todas las tecnologías limpias y eficientes que ayuden a alcanzar los objetivos nacionales. Es por esto último por lo que también hay que incluir el concepto coste-eficiencia al hablar de desarrollo económico.

Por otra parte, las administraciones deben potenciar y posibilitar la prestación de los servicios de valor añadido a favor de la nueva movilidad en plataformas o espacios como los Hub de servicios de movilidad en los centros de las ciudades donde se concentre los diferentes servicios de movilidad (movilidad compartida, VMP, servicios de recarga y repostaje, recogida de comercio electrónico, plataformas de última milla).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 75

ENMIENDA NÚM. 114

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14.

Texto que se propone:

«Artículo 14. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

[...]

3. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, **información sobre la ubicación de los hub de servicios de movilidad y servicios que ofrecen**, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte público, diferenciando obre nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes.

[...]

8. En ningún caso la información contenida en el EDIM podrá ser del ámbito privado de los usuarios.»

JUSTIFICACIÓN

A fin de integrar los diferentes modos y servicios para la movilidad se debe ofrecer información integrada sobre la ubicación de los hub de servicios de movilidad y los servicios que ofrecen al ciudadano.

Aparte, el EDIM garantiza la disponibilidad para todas las administraciones de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las administraciones públicas, los operadores de transporte, los gestores de infraestructura, entre otros.

Debe quedar claro que esta información en ningún caso contendrá exigencias sobre datos de vehículos o clientes. La referencia a «entre otros» nos hace pensar que su desarrollo podría ir en esta línea.

ENMIENDA NÚM. 115

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 76

Texto que se propone:

«Artículo 16. El Documento de Orientación par la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

[...]

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

a) Directrices generales para una movilidad sostenible, incluyendo de manera específica directrices para la movilidad urbana y metropolitana y directrices para la movilidad rural o de zonas de baja densidad de población.

Contemplando, en todo caso, un sistema de movilidad multimodal plenamente integrado y fluido, que satisfaga las necesidades de transporte para las personas y mercancías de modo sostenible y garantice que la legislación en materia de calidad del aire sea cumplida.

[...]

JUSTIFICACIÓN

El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) establecerá el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte de (mercancías y viajeros) y la movilidad, que haga posible la colaboración, cooperación y coordinación en la actuación de las administraciones públicas y los servicios implicados, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad.

El DOMOS debería ser objeto de revisión como mínimo cada 5 años en línea con la revisión de documentos de menor importancia que prevé el propio Anteproyecto y, dada la velocidad a la que se producen transformaciones en el ámbito de la movilidad sostenible.

Las directrices generales para una movilidad sostenible deben contemplar un sistema multimodal, que se configure de manera que el ciudadano se sitúe en el centro del sistema y pueda elegir entre una gran variedad de modos de transporte sostenibles.

ENMIENDA NÚM. 116

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19.

Texto que se propone:

«Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas.

[...]

2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

[...]

f) Distribución ~~urbana~~ de mercancías **y plataformas de última milla.**

g) Política de aparcamiento, aparcamientos disuasorios, **y hub de servicios de movilidad en las ciudades, con descripción de los servicios de movilidad que ofrecen y señalización en las entradas de las ciudades y en su interior sobre su ubicación y servicios de movilidad que ofrecen.**

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 77

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, suprimiendo el término urbanas del punto f) se consigue englobar la distribución de mercancías en las zonas rurales o con menos densidad de población. De igual forma hay que incluir las plataformas de última milla ya que son espacios públicos ubicados en el centro de la ciudad idóneos para facilitar la distribución y recogida eficiente de mercancías.

Por otro lado, es importante incluir la red hub de servicios de movilidad en las ciudades ya que constituirán una herramienta fundamental en la gestión de la política de movilidad. También se propone incluir la descripción de los servicios de movilidad que ofrecen (movilidad compartida, bicicletas, patinetes, VMP, dotación de infraestructura de recarga eléctrica y repostaje, recogida e-commerce). De esa forma, la información sobre los hub de movilidad sostenible puede ayudar en la gestión de la política de movilidad y de aparcamiento.

ENMIENDA NÚM. 117

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20.

Texto que se propone:

«Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas.

[...]

2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

a) El fomento de la movilidad **sostenible** activa y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.

[...]

g) Señalización adecuada de los Hub de servicios de movilidad que incluya información sobre los servicios de movilidad que ofrezcan.»

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, se solicita suprimir la mención hacia el fomento de una sola tipología de movilidad. La movilidad sostenible ha de entenderse como un conjunto amplio de modos de transporte respetuosos con el medio ambiente.

Por otro lado, las plataformas o espacios destinados a ser un punto de acceso y de unión de diferentes tipos de movilidad y de servicios, como los hub de servicios de movilidad, deben de disponer de una adecuada señalización de las infraestructuras públicas con la finalidad de evitar tráfico de agitación.

Una señalización adecuada podría contribuir a que, en caso de restricciones a la entrada de vehículos a la ciudad por cualquier motivo, los vehículos que se dirijan a un hub de servicios de movilidad puedan acceder, mediante las acreditaciones previas que pudieran ser necesarias. Entre otras, estas acreditaciones podrían consistir en una reserva previa en el hub de servicios de movilidad para estacionar un período concreto, o que el estacionamiento esté ligado a un trayecto intermodal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 78

ENMIENDA NÚM. 118

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 21.

Texto que se propone:

«Artículo 21. Concienciación y sensibilización.

1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas:

a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, ~~en particular la activa~~, en la calidad de vida, la salud y el medioambiente.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se propone suprimir la mención particular de una tipología de movilidad concreta. La movilidad sostenible ha de entenderse como conjunto amplio de modos de transporte respetuosos con el medio ambiente.

ENMIENDA NÚM. 119

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 30.

Texto que se propone:

«Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad ~~activa~~ **sostenible**

[...]

3. La planificación del espacio urbano tenderá a reforzar el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios claves para la vida y las relaciones sociales, mediante actuaciones como:

a) El reparto ~~equilibrado~~ **proporcional** del espacio urbano entre la movilidad motorizada y no motorizada, avanzando en una extensión generalizada del calmado del tráfico en las vías urbanas y la consideración específica de la circulación de vehículos de movilidad personal en relación con la seguridad de todos los usuarios del espacio público.

[...]

4. La planificación del espacio urbano también promoverá la intermodalidad y **la multimodalidad y la movilidad sostenible** ~~la movilidad activa~~ mediante actuaciones como:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 79

[...]

d) La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal o compartida, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con los modos de transporte público **y vehículos de bajas emisiones**, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.

g) La intermodalidad tendrá en cuenta en todo caso la continuidad de la accesibilidad universal de los distintos medios ~~de transporte y sus entornos, sin interrupciones entre ellos.~~»

JUSTIFICACIÓN

El desarrollo de las ciudades sostenibles del futuro pasa por integrar y coordinar las políticas urbanísticas con las de movilidad. Así, la movilidad del futuro requiere de desarrollos urbanísticos basados en criterios de sostenibilidad y autonomía del ciudadano, optimizando y equilibrando, asimismo, el uso del espacio público.

Así, tiene todo el sentido que la futura ley incluya un artículo de planificación urbana para el fomento de la movilidad sostenible. Si bien, tal y como se recoge en las consideraciones citadas anteriormente respecto al artículo 28, no deben enfrentarse ni priorizarse unos modos de transporte frente a otros, sino trabajar en la integración de estos de una manera sostenible y eficiente para atender a las necesidades de movilidad de los ciudadanos y mercancías.

ENMIENDA NÚM. 120

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 31.

Texto que se propone:

«Artículo 31. Movilidad inclusiva para personas con discapacidad o movilidad reducida.

Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias:

a) Adoptarán políticas de movilidad inclusiva como herramienta imprescindible para lograr el objetivo de cohesión social, promoviendo la accesibilidad universal a las infraestructuras y los modos de transportes en condiciones de igualdad para todos los ciudadanos y las ciudadanas y, **en su caso, respetando el uso del vehículo particular.**

[...]

c) Adoptarán medidas para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida, tales como ~~garantizar~~ **que proteger su derecho a desplazarse en vehículo privado, garantizando** la información que deberá ser accesible y en tiempo real de las condiciones de accesibilidad de las infraestructuras y modos de transportes, facilitar el acceso a las zonas de bajas emisiones o extender la figura de los asistentes de movilidad a aquellos modos de transporte donde sea posible.

[...]

e) ~~Deberán~~ **Podrán** considerar a las personas usuarias con discapacidad de los usuarios a la hora de fijar las tarifas de los servicios de transporte.

[...]»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 80

JUSTIFICACIÓN

En línea con lo establecido en la exposición de motivos de la ley la movilidad es un derecho de los ciudadanos, citando el Informe del Parlamento Europeo sobre movilidad urbana sostenible del año 2014 (2014/2242) que indica que la misión de la movilidad es facilitar a todos, incluidas las personas de movilidad reducida, el acceso a los centros de enseñanza, al trabajo, a la cultura, a las actividades de ocio y a los servicios de salud [...]».

De acuerdo con lo anterior, un principio rector de las acciones de las administraciones públicas debe ser garantizar que las personas puedan desplazarse libremente de manera fácil y sin obstáculos, y en especial esa movilidad debe estar garantizada para personas que tengan una movilidad reducida, incluyendo su acceso garantizado al centro de la ciudad, incluso en transporte particular si de otra manera les es muy dificultoso.

ENMIENDA NÚM. 121

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 43

Texto que se propone:

«Artículo 43. Servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril.

1. Las entidades locales y las Comunidades Autónomas podrán promover servicios de movilidad de conexión al ferrocarril en cualquiera de sus formas, entre los municipios que no dispongan de estación de ferrocarril y las estaciones más próximas de ferrocarril convencional o de la red de alta velocidad, con horarios coordinados con los de los servicios ferroviarios, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación.

2. Las Entidades locales y las Comunidades Autónomas podrán promover servicios de movilidad de conexión a otras líneas regulares de autobús preexistentes, entre los municipios que no dispongan de parada en la citada línea regular y las paradas más próximas de localidades atendidas por las líneas regulares, con horarios coordinados con los de las líneas regulares, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esta relación.

3. Asimismo, los operadores de transporte ferroviario de personas u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes intermodales que tengan una etapa en transporte ferroviario y otra etapa en transporte discrecional, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas.

4. Asimismo, los operadores de líneas de transporte regular de personas en autobús u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes conjuntos que tengan una etapa en una línea de transporte regular ya existente y otra etapa en transporte discrecional, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas.

5. En cualquiera de los supuestos citados, E en caso de que exista un contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, las entidades locales, y los operadores de transporte ferroviario de personas y los operadores de líneas de transporte regular, podrán promover estos servicios, aplicándose para ello el régimen previsto en el artículo 75.3 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para la modificación de contratos en vigor. Desarrollando el régimen previsto en este artículo, la Administración titular del contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 81

una vez conocida la solicitud de establecimiento del nuevo servicio por parte de las entidades solicitantes, previa audiencia del contratista, podrá modificar el contrato, a efectos de adecuar la prestación del servicio a la nueva necesidad de demanda potencial que se pretende satisfacer, estableciendo nuevos servicios o modificando los ya existentes. El acuerdo de modificación adoptado por el órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista. Cuando la modificación del contrato afecte a su régimen financiero, la Administración deberá restablecer el equilibrio económico de aquél, en beneficio de la parte contratante que corresponda, de conformidad con lo previsto en la legislación sobre contratos del sector público. ~~siempre que la reducción de personas usuarias estimada en la concesión por la existencia del nuevo servicio de movilidad no supere el 1% de las personas usuarias totales de la concesión en términos anuales.»~~

JUSTIFICACIÓN

Se propone esta nueva redacción para el artículo 43, de tal forma que el mismo derecho que se pretende reconocer para promover la intermodalidad del ferrocarril, en cuanto a establecimiento de tráficos adyacentes o complementarios por carretera para atender nuevas localidades que se comercialicen con un billete único, se reconozca también en promoción de la comodalidad con líneas regulares de transporte de viajeros preexistentes, que puedan combinarse de la misma forma con tráficos adyacentes o complementarios para atender nuevas localidades. Respetando siempre, en ambos supuestos, que no existan servicios regulares preexistentes.

En el caso de que exista un contrato de concesión de transporte regular por carretera en vigor, se solicita suprimir el procedimiento propuesto para establecer los servicios, al ser contrario al régimen de exclusividad de tráficos que contempla la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), más si cabe cuando la propia LOTT en su artículo 75.3 define ya un procedimiento para modificar los contratos preexistentes a efectos de adecuar la prestación del servicio a los cambios sobrevenidos en las circunstancias que se tuvieron en cuenta en el momento de su adjudicación. El artículo 75.3 de la LOTT está recogido, además, en el artículo 92.2 del Reglamento que desarrolla la ley (ROTT).

ENMIENDA NÚM. 122

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 44

JUSTIFICACIÓN

El concepto de obligaciones de servicio público en el transporte ya se encuentra definido en otras normativas europeas (Reglamento CE n.º 1370/2007) y nacionales (LOTT) por lo que no sería necesario incorporarlo aquí para evitar problemas de interpretación.

Y dado que las obligaciones de servicio público se encuentran reguladas en los citados textos legales, sería conveniente, para evitar la dispersión normativa, no incorporar un tercer texto legal en la regulación, de forma que las OSP queden reguladas únicamente en la LOTT. La regulación del proyecto se podría incorporar a la LOTT a través de la Disposición Final Cuarta.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 82

ENMIENDA NÚM. 123

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 45

JUSTIFICACIÓN

Las obligaciones de servicio público (OSP) se encuentran definidas ya en la normativa europea como exigencias que determina la administración para garantizar servicios públicos de transporte de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin percibir a cambio una compensación. Introducir principios como la proporcionalidad en la intervención pública, eficiencia en el sistema de transportes, eficacia y eficiencia en la gestión del gasto público o la intervención temporal pueden poner en cuestión y vaciar de contenido el objetivo claro de las OSP que es atender servicios públicos de transporte de interés general.

ENMIENDA NÚM. 124

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 50

Texto que se propone:

«Artículo 50. Prestación de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de competencia estatal en régimen de **no exclusividad** ~~libre competencia~~.

En los servicios de transporte regular de viajeros por carretera de competencia estatal, de manera motivada, **previo análisis del impacto en otros servicios en los que se encuentren establecidas obligaciones de servicio público y que quede garantizado el acceso universal de todos los ciudadanos al servicio en condiciones de continuidad, frecuencia, calidad, precio y seguridad**, el Consejo de Ministros podrá autorizar la prestación del servicio en régimen de **no exclusividad** ~~libre competencia~~ en las rutas propuestas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana pudiendo, no obstante, imponer a los operadores que presten dichos servicios determinadas obligaciones, en virtud del procedimiento que se establezca reglamentariamente. **No obstante, dicha autorización deberá hacerse previamente al establecimiento de las obligaciones de servicio público o a la publicación de los pliegos de contratos de servicio público que pudieran verse afectados y con un estudio previo de demanda que lo sostenga económicamente.**»

JUSTIFICACIÓN

Se sugiere no emplear el término «liberalizar», sustituyéndolo por «no exclusividad», ya que la gestión de contratos en exclusiva otorgados por procedimiento competitivo (régimen actual de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera) es de por sí un procedimiento liberalizado. Lo que se plantea es la exclusividad o no de tráficos, y no la liberalización en sí.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 83

ENMIENDA NÚM. 125

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 53

Texto que se propone:

«Artículo 53. Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de las infraestructuras de transporte estatales.

[...]

7. Este análisis preliminar contemplará las diversas alternativas, modos de transporte ~~incluyendo, cuando proceda, la movilidad activa~~, previsiones de demanda y efectos económicos, sociales y medioambientales esperados, incluyendo criterios sostenibles de ocupación del suelo, para los diferentes agentes implicados. Se realizará de acuerdo con lo establecido en el artículo 52 sobre la metodología de los análisis preliminares de rentabilidad socioambiental.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

El análisis preliminar deberá tener en cuenta los citados aspectos teniendo en cuenta la modificación propuesta.

ENMIENDA NÚM. 126

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

Texto que se propone:

«Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible ~~en el ámbito urbano~~.

1. ~~La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), participará en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, en la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano de viajeros reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), contribuirá en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de servicios públicos de transporte colectivo de viajeros.~~

2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan en el ámbito urbano, siempre que su gestión esté atribuida a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 84

3. La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se realizará a través de subvenciones que se registrarán por lo previsto en esta ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

5. **Adicionalmente, este fondo financiará el sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad deficitarios, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.»**

JUSTIFICACIÓN

Se sugiere cambiar el título del artículo y redacción de apartado 1.º, así como se propone añadir un nuevo apartado 5.º con esta redacción, que además va en línea con lo dispuesto en el artículo 58.c. Con ello se pretende garantizar que la Ley dé cobertura integral a todas las necesidades de movilidad sostenible, no sólo en ámbitos urbanos y metropolitanos. Atendiendo además a las necesidades de conectividad de territorios como las zonas rurales o la denominada España Vacía, que presenta graves carencias de movilidad interurbana en transporte público.

ENMIENDA NÚM. 127

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 58

Texto que se propone:

«Artículo 58. Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO- FCPJ).

1. El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a:

a. Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos ~~urbanos~~ de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda. **La financiación deberá ser suficiente para la prestación de un servicio de calidad y que sea sostenible social, económica y medioambientalmente, con niveles de servicio homogéneos en todos los territorios asegurando así la unidad de mercado.**

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones de concesión directa, a las que se accederá mediante una convocatoria de concurrencia no competitiva.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

La incorporación de este añadido es necesaria para cumplir el objetivo que persiguen los servicios públicos de transporte y los fines que persigue el proyecto de crear un Sistema Estatal de Movilidad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 85

ENMIENDA NÚM. 128

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 59

Texto que se propone:

«Artículo 59. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse.

[...]

3. Los beneficiarios podrán prestar los servicios de transporte público colectivo ~~urbano~~ de viajeros en régimen de gestión directa por la Entidad Titular del mismo o mediante cualquiera de las formas de gestión indirecta contempladas en el ordenamiento jurídico.

[...]

5. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tendrá en cuenta en la convocatoria de las subvenciones financiadas con cargo al FESMO-FCPJ, entre otros, los siguientes extremos:

- a) El cumplimiento de las directrices, objetivos y condiciones establecidas en el DOMOS y sus documentos complementarios.
- b) El fomento de la interoperabilidad de las redes de transporte y servicios de movilidad.
- c) El trasvase modal coherente con lo establecido en el artículo 29.
- d) La mejora de la movilidad y su sostenibilidad medioambiental, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y la mejora de la calidad del aire a través de la reducción de contaminantes atmosféricos, incluyendo las políticas de modernización de flotas orientadas a la utilización de energías limpias y la promoción de la movilidad activa.
- e) El cumplimiento de determinados valores de indicadores de calidad del servicio.

f) Los beneficiarios podrán prestar los servicios de transporte público colectivo de viajeros en régimen de gestión directa por la Entidad Titular del mismo o mediante cualquiera de las formas de gestión indirecta contempladas en el ordenamiento jurídico.»

JUSTIFICACIÓN

Proponemos añadir un apartado 59.5.f), que incentive la gestión eficiente de los beneficiarios a la hora de establecer el modo de prestación del servicio.

ENMIENDA NÚM. 129

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 59

Texto que se propone:

«Artículo 59. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse.

1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano de viajeros:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 86

a) Los municipios que cumplan alguna de las siguientes condiciones:

1º. Tener más de **20.000** ~~50.000~~ habitantes de derecho, según el Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se propone incluir a los municipios de 20.000 a 50.000 habitantes que prestan servicio de transporte público en sus localidades como beneficiarios de los recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible.

ENMIENDA NÚM. 130

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60

Texto que se propone:

«Artículo 60. Procedimientos para la determinación de la cuantía de las subvenciones para la financiación de costes operativos.

[...]

d) Factor de equidad (FE): indicador que tenga en cuenta la capacidad de la entidad beneficiaria para financiar un transporte público colectivo urbano de viajeros de calidad con sus propios recursos, **y favoreciendo siempre la adecuada organización del sistema de movilidad en el territorio y la eficiencia en la gestión por parte de las entidades**. Este factor corrector en ningún caso sería inferior a ~~0,8~~ **1,0** ni superior a 1,2.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Proponemos modificar la redacción del apartado 60.3.d) la redacción del «Factor de Equidad (FE)» de forma que no pueda penalizar, a futuro, a entidades beneficiarias que tengan una mayor capacidad de financiación con recursos propios debido a su buena gestión y dedicación preferente de fondos, respecto a otros territorios con una organización menos eficiente. No se trata de «penalizar al que dedica más recursos» sino «al que se organiza de forma no eficiente».

ENMIENDA NÚM. 131

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria segunda

Texto que se propone:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 87

«Disposición transitoria segunda. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante Acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el Artículo 49.

En este mismo plazo de un año, las comunidades autónomas que así lo manifiesten, deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal, salvo acuerdo expreso entre las administraciones implicadas, de conformidad con la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

2. En el plazo de dos años a contar desde la aprobación ~~del nuevo mapa concesional de los Anteproyectos de los nuevos contratos de gestión de servicios públicos~~, deberán estar adjudicadas todas las concesiones estatales incluidas en ~~aquel~~ aquellos.

~~En este mismo plazo de dos años, las comunidades autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos, con carácter general, en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal.~~

3. En todo caso, la administración está obligada a iniciar los procedimientos de licitación de los contratos de concesión del nuevo mapa concesional en el plazo máximo de 6 meses desde la fecha de ~~su~~ **aprobación de los Anteproyectos definitivos de los nuevos contratos de gestión de servicios públicos**. Este plazo podrá prorrogarse una sola vez por un período de 6 meses más, si concurren circunstancias excepcionales.

Los nuevos contratos de concesión de servicios podrán incluir tráficos que se encuentren afectados por contratos en vigor en el momento de la licitación, en cuyo caso el pliego de cláusulas administrativas particulares incluirá las prescripciones necesarias para la incorporación de tales tráficos al nuevo servicio adjudicado desde la fecha de finalización del contrato preexistente.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se propone esta nueva redacción propuesta para esta Disposición Transitoria con el objetivo de mejor cumplir la adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.

ENMIENDA NÚM. 132

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria segunda

Texto que se propone:

«Disposición transitoria segunda. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.

1. En el plazo de **seis meses un año** desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 49.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

2. En el plazo de **un año** ~~dos años~~ a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar adjudicados los contratos de concesión de servicios de todas las concesiones estatales incluidas en aquél.

En este mismo plazo de **un año** ~~dos años~~, las Comunidades Autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos, con carácter general, en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal.

3. En todo caso, la administración está obligada a iniciar los procedimientos de licitación de los contratos de concesión de servicios del nuevo mapa concesional en el plazo máximo de **3 6** meses desde la fecha de su aprobación. Este plazo podrá prorrogarse una sola vez por un período de 6 meses más, si concurren circunstancias excepcionales.

Los nuevos contratos de concesión de servicios podrán incluir tráficos que se encuentren afectados por contratos en vigor en el momento de la licitación, en cuyo caso el pliego de cláusulas administrativas particulares incluirá las prescripciones necesarias para la incorporación de tales tráficos al nuevo servicio adjudicado desde la fecha de la finalización del contrato preexistente.

4. ~~Las concesiones de servicios de transporte regular de personas de uso general otorgadas o prorrogadas tras de la entrada en vigor de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transporte Terrestre, en las que se ha superado el plazo de duración del contrato sin que la administración haya adjudicado un nuevo contrato de concesión de servicios, se aplicarán las siguientes reglas:~~

~~a) El concesionario podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del mapa concesional o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación, si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.~~

~~b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio a un operador distinto, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la normativa europea, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato y, en ningún caso, por tiempo superior a nueve meses.~~

~~e) Los expedientes correspondientes a los nuevos contratos de concesión de servicios podrán ser objeto de tramitación urgente, siempre que se cumplan los requisitos exigidos en el artículo 118 de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público.~~

La elaboración del mapa concesional se realizará respetando la definición de operador del servicio público establecida en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, de forma que solo serán objeto de adjudicación las concesiones de servicios de transporte público regular de uso general por carretera que cumplan los requisitos de la definición de operador del servicio público previstos en el citado Reglamento. El resto de servicios de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera no están sujetos a concesión sino a licencia administrativa y se prestarán en régimen de libre competencia, tal como establece el artículo 42.1 de la presente Ley.»

JUSTIFICACIÓN

Reducción de los plazos de aprobación del nuevo mapa concesional y de la adjudicación de los contratos de concesión de servicios para ver realmente efectiva la entrada en vigor del nuevo modelo definido en la ley.

Es necesario aclarar en esta disposición transitoria el criterio que se seguirá para la elaboración del mapa concesional y la posterior adjudicación de las nuevas concesiones, atendiendo a lo dispuesto en el reglamento comunitario 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, del 23 de octubre de 2007 que define las características del operador del servicio público. Los servicios de transporte público regular de viajeros de operador de servicio público, una vez efectuado los análisis pertinentes, han de prestarse en régimen de libre competencia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 89

ENMIENDA NÚM. 133

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final segunda. Modificación Real Decreto Legislativo 2/2004

Texto que se propone:

«Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Se introducen las siguientes modificaciones en el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo:

~~Uno.— Se adiciona una letra v) al apartado 3 del artículo 20, con la siguiente redacción:~~

~~v) En las zonas de bajas emisiones, la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas que se hayan establecido para circular por las mismas.»~~

Dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 24, que queda redactada de la siguiente manera:

1. El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas:

a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada.

En los supuestos de aprovechamiento especial del dominio público local mediante la circulación en zonas de bajas emisiones de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación, se podrá utilizar como valor de referencia de mercado el coste que hubiera tenido que abonar ese vehículo si hubiera estacionado en un aparcamiento público en lugar de circular por la zona calificada de bajas emisiones. **Los vehículos que accedan a la zona de bajas emisiones y se dirijan a estacionar en hub de servicios de movilidad o plaza de estacionamiento regulado en superficie, no estarán sujetos a la mencionada tasa.**

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Muchos municipios no han implantado sus zonas de bajas emisiones tal y como se establece en virtud de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética de y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones por lo que faltan todavía muchos elementos para decidir si su implantación ha sido exitosa o si son necesarias medidas adicionales.

Debe autorizarse el acceso a las zonas de bajas emisiones de aquellos vehículos que vayan a estacionar en hub de servicios de movilidad sin que se aplique tasa alguna, todo ello a fin de minimizar los vehículos en circulación, estacionamiento en superficie y en aras a una movilidad sostenible.

Por otra parte, la introducción de una tasa por poder acceder a determinados vehículos a una zona de bajas emisiones no tiene sentido si lo que se quiere es mejorar la sostenibilidad y evitar que los vehículos más antiguos y contaminantes entren al centro de las ciudades; para ello mejor sería prohibir la circulación de los mismos a la par que se fomenta la renovación del parque automovilístico nacional.

La posibilidad de crear una tasa para permitir el acceso de dichos vehículos tiene más un carácter puramente recaudatorio que medioambiental y sostenible y, cuando menos, deberían de realizarse excepciones en la circulación de vehículos necesarios para la provisión de servicios esenciales, sobre todo de abastecimiento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 90

ENMIENDA NÚM. 134

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación Ley 16/1987

Texto que se propone:

«Disposición final cuarta. Modificación de la ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

[...]

Ocho. El artículo 70 queda redactado como sigue:

Artículo 70.

1. La prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general deberá ser precedida del correspondiente y fundado acuerdo del Consejo de Ministros sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, el cual deberá ser acompañado de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos.

En todo caso, lo dispuesto en el párrafo precedente se entenderá sin perjuicio de la liberalización efectiva de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad, según lo dispuesto en la Ley de Movilidad Sostenible.

Nueve. El artículo 71 queda redactado como sigue:

Artículo 71.

Los transportes público regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la administración, ~~salvo que por acuerdo del Consejo de Ministros se establezca otra cosa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley de Movilidad Sostenible~~ pudiendo ser utilizados, sin discriminación, por cualquier persona que lo desee en las condiciones establecidas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

Como regla general, la prestación de los mencionados servicios públicos se llevará a cabo por la empresa a la que la administración adjudique el correspondiente contrato de concesión de servicios. No obstante, la administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

~~En lo no previsto en esta ley ni en la reglamentación de la Unión Europea relativa a los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera o en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de tales disposiciones, la prestación de los referidos servicios de transportes se regirá por las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público que resulten de aplicación.~~

~~En el caso de que el contrato adoptara la forma de contrato de servicios, se adjudicará con arreglo a los procedimientos establecidos en la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público y su normativa de desarrollo.~~

No obstante lo dispuesto en los párrafos precedentes, en los servicios de transporte regular de personas por carretera y servicios de movilidad que no cumplan los requisitos de la definición de operador del servicio público previstos en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, el Consejo de Ministros autorizará la prestación del servicio en régimen de libre competencia, según lo dispuesto en los artículos 42 y 50 de la Ley de Movilidad Sostenible.

Diez. El artículo 72 queda redactado como sigue:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 91

Artículo 72.

1. Con objeto de garantizar la cohesión territorial, los contratos de concesión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán por la administración con carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráficos coincidentes, salvo en los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés general o cuando en el pliego del contrato se fijen limitaciones a esta regla general, detallándose los tráficos existentes o previstos que no se prestarán en exclusiva y que deberán ser aprobados por el Consejo de Ministros.

~~En consecuencia, con carácter general, los nuevos servicios que sean creados no podrán incluir tráficos que ya se encuentren atendidos por otros preexistentes.~~

~~Tampoco procederá el establecimiento de un nuevo servicio cuando la escasa cantidad de los núcleos de población que habría de atender y su proximidad geográfica con los que ya vienen siendo atendidos por otro servicio no permitan definir un tráfico significativamente distinto.~~

2. Lo dispuesto en el apartado primero del presente artículo se entenderá sin perjuicio de la liberalización efectiva de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad, según lo dispuesto en la Ley de Movilidad Sostenible.

~~Únicamente se tendrán en cuenta, a efectos de la apreciación de posibles coincidencias, las paradas de los servicios preexistentes entre las que estuvieran autorizados tráficos en el momento en que se inicie la tramitación del nuevo servicio.~~

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres para hacerla coherente con las disposiciones legales de la Ley de Movilidad Sostenible.

ENMIENDA NÚM. 135

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación Ley 16/1987

Texto que se propone:

«Nuevo. El artículo 20 queda redactado como sigue:

Artículo 20.

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, se consideran obligaciones de servicio público las exigencias determinadas por la administración a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin percibir a cambio una compensación.

Antes del establecimiento de una obligación de servicio público en relación con los transportes terrestres conforme al párrafo anterior, será necesaria la elaboración de una Propuesta de Establecimiento de Servicio Público según los principios y requisitos que se recogen en la Ley de Movilidad Sostenible

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Nuevo. El artículo 73 queda redactado como sigue:

Artículo 73.

1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general, cuando resulten procedentes de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 71, se adjudicarán mediante un procedimiento abierto en el que, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 74.2, todo empresario podrá presentar una proposición. Los órganos de contratación darán a los licitadores un tratamiento equitativo y no discriminatorio y ajustarán su actuación al principio de transparencia.

No obstante, la Administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato cuando su valor anual medio, calculado conforme a lo que reglamentariamente se determine, se haya estimado en menos de 100.000 euros anuales, previa justificación motivada de su pertinencia.

2. El pliego de condiciones que haya de regir el contrato, que tomará como base el proyecto aprobado por la Administración de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70, fijará las condiciones de prestación del servicio.

En todo caso, se incluirán en dicho pliego los siguientes extremos:

- a) Los tráficos que definen el servicio.
 - b) El itinerario o las infraestructuras por los que concretamente haya de discurrir el servicio, cuando resulte pertinente.
 - c) El número de expediciones de transporte que, como mínimo, deberá realizar el contratista.
 - d) Las prestaciones que, como mínimo, deberán recibir los viajeros además de su transporte y el de sus equipajes.
 - e) Las condiciones mínimas de solvencia técnica, profesional y económica que, en su caso, deberá cumplir el contratista a fin de que resulte garantizada la adecuada prestación del servicio de que se trate de forma continuada.
 - f) El número mínimo de vehículos que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio, así como sus características técnicas y, cuando resulte pertinente, su límite máximo de antigüedad.
 - g) La dotación mínima del personal que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio.
 - h) Cuando se trate de un servicio que ya venía prestándose, los empleados del anterior contratista en cuya relación laboral deberá subrogarse el adjudicatario para cubrir la dotación mínima señalada en el apartado anterior.
 - i) Las instalaciones fijas que, en su caso, haya de aportar el contratista para la prestación del servicio.
 - j) El régimen tarifario de aplicación a los viajeros.
 - k) El derecho del contratista a hacer propia, en su caso, la totalidad o una parte de los ingresos derivados de la explotación del servicio.
 - l) Otras compensaciones a las que, en su caso, tenga derecho el contratista por la prestación del servicio, indicando los parámetros sobre cuya base habrán de calcularse.
 - m) El canon o participación que, en su caso, haya de satisfacer el contratista a la Administración y los parámetros sobre cuya base habrá de calcularse, conforme a criterios de proporcionalidad, sin que afecte significativamente a la estructura de costes del servicio.
 - n) Las máquinas o herramientas o, en su caso, los medios electrónicos, informáticos o telemáticos de que deberá proveerse el contratista para facilitar a la Administración el adecuado control de los ingresos generados por la explotación del servicio.
 - ñ) El compromiso del contratista de someterse al arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte en relación con cualquier controversia con los usuarios acerca de la prestación del servicio.
 - o) El plazo de duración del contrato.
- La Administración deberá incluir, además, en el pliego todas aquellas otras circunstancias que delimiten el servicio y configuren su prestación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Nuevo. El artículo 81 queda redactado como sigue:

Artículo 81.

1. Cuando existan razones objetivas de interés general que lo justifiquen, y no resulte viable o procedente el establecimiento de un nuevo servicio con independencia de los anteriormente existentes, la Administración podrá acordar la concentración en un solo contrato de todos los derechos y obligaciones dimanantes de diferentes contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general preexistentes, de tal manera que los servicios contemplados en éstos se presten desde ese momento de forma unificada.

La inclusión de un contrato en una concentración de tales características sólo será posible a partir de que hayan transcurrido tres años de su plazo de vigencia y dejará de serlo cuando falten menos de dos para su finalización.

2. Lo dispuesto en el apartado primero del presente artículo, se entenderá sin perjuicio de la liberalización efectiva de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad, según lo dispuesto en la Ley de Movilidad Sostenible.

3. La vigencia del contrato unificado se determinará, de conformidad con lo que reglamentariamente se disponga, en función de los plazos de vigencia que resten a los contratos objeto de concentración, teniendo en cuenta la entidad de los tráficos a que se encontraban referidos.

4. Cuando se lleve a cabo la concentración prevista en este artículo, la Administración podrá realizar las modificaciones en las condiciones de explotación que resulten necesarias para una más adecuada prestación de los servicios de forma unificada.

Nuevo. El artículo 82 queda redactado como sigue:

Artículo 82

1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se extinguirán por cumplimiento o por resolución.

2. Los contratos se considerarán cumplidos y, en consecuencia, extinguidos sin necesidad de resolución cuando transcurra su plazo de duración, ya sea el inicialmente establecido o, en su caso, el resultante de su prórroga acordada conforme a lo dispuesto en el artículo 72.4.

No obstante, cuando finalice el plazo de vigencia de un contrato sin que haya concluido el procedimiento tendente a la adjudicación de uno nuevo para la prestación del mismo servicio, el anterior contratista deberá prolongar su gestión, cuando así se lo requiera la Administración, en los términos y plazos previstos en el artículo 85.

3. Lo dispuesto en el apartado segundo del presente artículo, se entenderá sin perjuicio de la liberalización efectiva de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad, según lo dispuesto en la Ley de Movilidad Sostenible.

4. Son causas de resolución del contrato:

a) La muerte o incapacidad sobrevenida del contratista individual o la extinción de la personalidad jurídica de la sociedad contratista.

b) La declaración de concurso del contratista o la declaración de insolvencia de éste en cualquier otro procedimiento.

c) La pérdida por el contratista de la autorización de transporte público de viajeros regulada en esta ley, así como la suspensión de aquélla por las causas señaladas en el artículo 52, si el contratista no acredita haber subsanado el incumplimiento que dio lugar a la suspensión en el plazo que reglamentariamente se determine.

d) El incumplimiento del plazo de que disponga el contratista, de conformidad con lo reglamentariamente establecido o, en su caso, con lo expresamente señalado en el contrato, para iniciar la prestación del servicio tras la formalización del contrato.

e) La renuncia unilateral del contratista.

f) El incumplimiento por el contratista de las condiciones señaladas en los apartados m) o n) del artículo 73.2, o bien el incumplimiento reiterado, en los términos en que

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

reglamentariamente se determine, de las condiciones señaladas en los apartados a) o j) del mismo precepto, así como el de cualquier otra condición o requisito al que expresamente se haya atribuido esa consecuencia en el contrato.

g) La interrupción injustificada de la prestación del servicio por parte del contratista por el plazo reglamentariamente establecido o señalado en el contrato.

h) El mutuo acuerdo entre la Administración y el contratista.

i) El rescate del servicio por la Administración, cuando ésta acuerde gestionarlo directamente por razones de interés general.

j) La supresión del servicio por razones de interés general.

k) La imposibilidad de la explotación del servicio como consecuencia de acuerdos adoptados por la Administración contratante con posterioridad al contrato.

l) Aquellas otras que se establezcan expresamente en el contrato.»

Nuevo. El artículo 85 queda redactado como sigue:

Artículo 85.

1. No obstante lo dispuesto en los artículos 72.4 y 73.1, en caso de interrupción de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general o de riesgo inminente de que dicha interrupción se produzca, la Administración podrá adoptar una medida de emergencia en forma de adjudicación directa o de acuerdo formal de prórroga de un contrato de gestión de servicio público o de exigencia de prestar determinadas obligaciones de servicio público.

El acuerdo en este sentido del órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista.

La duración del contrato que se adjudique o de la prórroga que se imponga en el supuesto anteriormente previsto no podrá ser superior a dos años.

2. Lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo se entenderá sin perjuicio de la liberalización efectiva de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad, según lo dispuesto en la Ley de Movilidad Sostenible.

Nuevo. El artículo 99 queda redactado como sigue:

Artículo 99

1. La autorización de transporte público de viajeros habilita tanto para realizar transportes de esta clase, en las condiciones señaladas en el artículo 54, como para intermediar en su contratación.

No obstante, los titulares de dicha autorización únicamente podrán prestar alguna de las formas de transporte regular de viajeros definidas en esta ley cuando se cumplan las condiciones legal y reglamentariamente señaladas para ello.

2. En todo caso, la autorización habilita para transportar el equipaje de los viajeros que ocupen el vehículo utilizado.

Asimismo, los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros podrán transportar, conforme a lo que reglamentariamente se determine, objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros, cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros.

3. Se autoriza la comercialización separada de las plazas vacantes en servicios discrecionales y regulares especiales.

4. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, únicamente podrán arrendarse con conductor los vehículos de turismo.

El arrendamiento de vehículos de turismo con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio estará condicionado a la obtención de la correspondiente autorización, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 42 y 43.1 y lo que

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 95

reglamentariamente se establezca con carácter específico en relación con dicha modalidad de transporte.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone la modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres para hacerla coherente con las disposiciones legales de la Ley de Movilidad Sostenible

ENMIENDA NÚM. 136

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone:

«Artículo nuevo. Medidas de maximización del uso de las plazas de autocares y autobús y de fomento del transporte público.

1. De conformidad con lo previsto en el Reglamento (CE) número 1073/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) no 561/2006, los vehículos de transportes de viajeros pueden hacer en España aquellas paradas para bajada y recogida de viajeros que solicite el transportista y que figuren en el correspondiente título habilitante, incluidas las licencias comunitarias otorgadas en un país miembro de la Unión Europea.

El régimen aplicable a las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal previsto en el artículo 49.3 de la presente Ley, resultará igualmente de aplicación a los servicios con licencia comunitaria otorgada en un país miembro de la Unión Europea que permita el tránsito por España. En este sentido, se reconocerán en España los títulos otorgados en cualquier país miembro de la Unión Europea, admitiéndose las paradas intermedias para bajada y recogida de viajeros en España, cualquiera que sea el punto de origen o de destino de los mismos, siempre que no se efectúen independientemente del servicio internacional.

2. Se autoriza que, en aquellos servicios discrecionales contratados para el transporte de grupos, las plazas autorizadas sobrantes puedan ser comercializadas por el transportista separadamente, con objeto de maximizar el aprovechamiento del vehículo, de reducir la contaminación y de garantizar el mayor grado de seguridad vial.»

JUSTIFICACIÓN

Permitir la comercialización separada de las plazas vacantes en servicios discrecionales y regulares especiales.

Permitir que los vehículos de transportes de viajeros pueden hacer en aquellas paradas para bajada y recogida de viajeros que solicite el transportista y que figuren en el correspondiente título habilitante, incluidas las licencias comunitarias otorgadas en un país miembro de la Unión Europea.

Fomentar en el transporte de viajeros por carretera, el ahorro energético, la reducción de la contaminación y la garantía de seguridad en el mismo, facilitando la reducción del número de vehículos de transporte de viajeros en circulación y optimizando su uso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 96

Asimismo, conforme al artículo 288 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, los reglamentos tienen un alcance general y son de obligado cumplimiento en todos sus elementos y directamente aplicables en cada Estado miembro, sin necesidad de trasposición.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2023.—**Aitor Esteban Bravo**, Portavoz Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 137

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. I

Texto que se propone:

Se modifica el antepenúltimo párrafo del apartado I, en los siguientes términos:

En relación con las políticas de calidad del aire, la Agencia Europea del Medioambiente (AEMA) cuantifica en más de 20.000 las muertes prematuras que se producen anualmente en nuestro país debido a contaminantes atmosféricos que degradan la calidad del aire especialmente en entornos urbanos, principalmente NO₂ y pequeñas partículas suspendidas en el aire, siendo el transporte el principal foco emisor de dichos contaminantes. **En este sentido, según la AEMA el transporte fue responsable de una cuarta parte de las emisiones de CO₂ en la UE en 2019, de los cuales el 71,7% provino del transporte en carretera. Así pues, la contaminación producida por el transporte es responsable de la mayor parte de los contaminantes atmosféricos en entornos urbanos. A este respecto, la edad media del parque de automóviles en España alcanza los 13,5 años de antigüedad, siendo uno de los parques más envejecidos de Europa superando la media de edad del continente de 11,5 años. Como consecuencia de este envejecimiento del parque automovilístico, alrededor del 1% de los vehículos en circulación son causantes de hasta el 40% de las emisiones. Por esta razón, resulta imprescindible adoptar medidas encaminadas a fomentar el rejuvenecimiento del parque y a sacar de circulación aquellos vehículos que sean considerados como grandes emisores.**

También la AEMA concluye que los efectos de la exposición a la contaminación del aire o al ruido afectan especialmente a la población más vulnerable por razón de su estatus socioeconómico, por factores como su nivel de ingresos, situación de empleo o nivel

educativo. Así, las personas de edad avanzada, los menores, las personas con problemas de salud y las personas de bajo poder adquisitivo son más vulnerables a la mala calidad del aire y el ruido que la población en general y, además, son los que tienen menos oportunidades de modificar sus condiciones de vida o lugar de residencia, lo que también determina una mayor exposición a estas emisiones. Por tanto, las políticas encaminadas a la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido en las ciudades benefician especialmente a estos colectivos más vulnerables.

Con el objetivo de acabar con esta situación y combatir las emisiones nocivas producidas por el transporte, esta Ley contempla, entre otras medidas, la utilización de la medición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 97

empírica de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada para alcanzar los objetivos de mejora de la calidad del aire establecidos en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

JUSTIFICACIÓN

En línea con lo establecido en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, esta enmienda busca introducir, ya en la exposición de motivos, la necesidad de utilizar la medición de manera remota e individualizada de las emisiones de los vehículos en circulación, con vistas a contribuir a la mejora de la calidad del aire de acuerdo con los objetivos establecidos en la Ley de Movilidad Sostenible.

Así pues, dado que el tráfico rodado es la principal fuente de contaminación en entornos urbanos, consideramos que las administraciones públicas deben disponer de las herramientas necesarias para proceder a la identificación de manera individualizada de los vehículos en circulación, que permitirá al mismo tiempo identificar a aquellos vehículos considerados grandes emisores, así como diseñar y planificar las políticas adecuadas.

ENMIENDA NÚM. 138

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. V

Texto que se propone:

La sección 3.^a está enfocada a mejorar la sostenibilidad del sistema de transportes a través de actuaciones complementarias en determinadas infraestructuras, edificaciones y otras instalaciones vinculadas al mismo. Se recogen, así, obligaciones en cuanto a la optimización energética de terminales de transporte, talleres y otras infraestructuras, edificios e instalaciones, así como la utilización de energía procedente de fuentes renovables en dichas instalaciones, la necesidad de analizar la viabilidad de dotar a determinadas vías de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público, vehículos de alta ocupación o **bajas emisiones, incluidos los vehículos de combustión interna cuya energía sean combustibles renovables (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos)**, o aspectos específicos en cuanto a la reducción de las emisiones de contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas en puertos y aeropuertos.

JUSTIFICACIÓN

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos, transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer unos criterios más flexibles que permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que fomenten los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en las políticas de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 139

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 98

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos

Texto que se propone:

A continuación del tercer párrafo del apartado V añadir:

«...»

...sobre los Derechos del Niño de la ONU de 1989.

En el mismo sentido, impulsar medidas vinculadas a las personas con discapacidad, en el marco de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad de las Naciones Unidas, cuyo artículo 9 reconoce el derecho a la accesibilidad, que sirva de base conceptual y legal para las referencias y medidas recogidas a lo largo de este texto, dada la importancia que todo ello tiene en la movilidad.»

ENMIENDA NÚM. 140

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos

Texto que se propone:

Se modifica todo el apartado XVI con el siguiente texto:

«Finalmente, la materia sobre la que versa el Proyecto no responde de forma individualizada a ninguna de expresa referencia en la Constitución. De esta forma, el Proyecto de Ley aborda la movilidad desde una variada panoplia de títulos competenciales que vienen a verse concernidos por este "nuevo derecho" a la movilidad, que sirve para el logro de otros derechos; es decir, la movilidad como contenido transversal que incide en la educación, en la protección de la salud, en un medioambiente sostenible, en la energía, en la regulación del tráfico, en el fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica, en las infraestructuras de transportes (aeropuertos, puertos, ferrocarriles y carreteras) y en los propios servicios de transportes.

Así, se hace patente que la fundamentación en el artículo 149.1.1CE, se hace en cuanto a la regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles; y aquella del 149.1.13 CE, cuando se dirige a precisar las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica. En cuanto al resto y excluidas aquellas de materias expresamente reservadas por la CE al Estado, el contenido del Proyecto de Ley ha de circular a través de principios y criterios de carácter programático, que coloquen el derecho a la movilidad como un medio para el ejercicio de otros derechos, sin desplazar las competencias específicas que en relación con el resto de las materias tienen los diferentes niveles de gobierno. Eso es así porque no sólo el Estado ostenta competencias específicas en algunas materias (por ejemplo, en aeropuertos de interés general), sino que tanto las Comunidades Autónomas como las Entidades Locales resultan responsables de aquellas políticas públicas incididas por la movilidad, en cuanto medios de transportes más sostenibles que repercuten en otras políticas públicas donde encontramos también la implicación de estos niveles de gobierno (educación, medio ambiente, salud, clima).

Desde estos contenidos programáticos y de principios básicos se traslada la configuración de un Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, con el objetivo de que todos los poderes públicos se coordinen entre sí, para que a la hora de planificar y ejecutar sus

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 99

políticas públicas se apueste por «una visión integrada, coherente y transversal». Se trata, por tanto, de un instrumento de cooperación, con diferentes elementos instrumentales, como la Conferencia sectorial de Transportes; el Foro administrativo de Movilidad Sostenible, el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, el Espacio de datos Integrado de Movilidad (EDIM) y el Documento de orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS).»

JUSTIFICACIÓN

Eliminar el apartado XVI, último de la exposición de motivos, por cuanto se limita a reproducir literalmente el contenido de la Disposición Final octava.

En su lugar, se propone este texto, explicativo del alcance de tal disposición competencial.

ENMIENDA NÚM. 141

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

Texto que se propone:

«1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

d) **Autoridad de transporte metropolitano:** entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte, **las entidades locales supramunicipales y otras entidades públicas que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación, tengan atribuida la gestión de los servicios públicos o de sistemas tarifarios integrados de dichos servicios públicos recogidos en la presente ley.**

[...]

x) **Sistema tarifario integrado:** el conjunto de medios o actividades de transporte público que en un ámbito territorial determinado se desarrollan de conformidad con tarifas uniformes.»

JUSTIFICACIÓN

— Modificación del artículo 2.1.d) para la inclusión expresa en la definición de la «Autoridad de transporte metropolitano» de las entidades locales supramunicipales como la Área Metropolitana de Barcelona y su atribución legal según lo establecido en la Ley 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona u otras entidades públicas análogas. Dicho concepto se ha recuperado del texto previo del mismo Anteproyecto de Ley (versión trámite de audiencia de marzo de 2022). Asimismo, se ha añadido el concepto de «gestión de sistemas tarifarios integrados» para incluir de forma clara y expresa a entidades como la ATM.

— Adición de un nuevo apartado x) en el artículo 2.1 para incluir expresamente el concepto de «sistema tarifario integrado» propio del ámbito de actuación de TMB y del consorcio de la ATM y que resulta relevante para la mejor definición de ATM como beneficiario de estas ayudas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 100

ENMIENDA NÚM. 142

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

Texto que se propone:

«1. [...]

m) Movilidad sostenible: aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables, tanto para el usuario como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que se reducen y limitan los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, en particular: la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el ruido, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats y la reducción de la conectividad ecológica y fomentando la movilidad y el transporte de bajas emisiones, **incluidos los vehículos de combustión interna cuya energía sean combustibles renovables (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos).**»

JUSTIFICACIÓN

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos, transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer unos criterios más flexibles que permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que fomenten los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en las políticas de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 143

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 3

Texto que se propone:

«1. Las administraciones públicas ajustarán sus actuaciones a los principios de lealtad institucional, información mutua, ~~coordinación~~, cooperación, colaboración y coherencia de las políticas públicas, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía.»

JUSTIFICACIÓN

Mayor adecuación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 101

ENMIENDA NÚM. 144

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4

Texto que se propone:

«2. Las administraciones públicas deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en ~~la~~ **esta ley, así como en las de Comunidades Autónomas que desarrollen la materia**, a través de un sistema de movilidad, definido como un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.»

JUSTIFICACIÓN

Salvaguarda competencial.

ENMIENDA NÚM. 145

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

Texto que se propone:

En su apartado 5, Debe decir:

«Servicio al desarrollo económico sostenible. La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible nacional y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, **respetando los principios de neutralidad tecnológica** y de neutralidad competitiva.»

JUSTIFICACIÓN

Debería añadirse el concepto de neutralidad tecnológica a los principios rectores. En concreto en el artículo 5.5 en el que sólo se hace referencia a la neutralidad competitiva. Sería necesario incluir este concepto para que esta regulación sea más inclusiva y se tengan en cuenta todas las tecnologías y soluciones que son y serán necesarias para avanzar en la descarbonización.

Ya el CES estimaba en su informe que entre los principios rectores de la ley el Anteproyecto debería recoger, como hace la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, el concepto de coste-eficiencia y el de neutralidad tecnológica, permitiendo el uso de todas tecnologías limpias y eficientes que ayuden a alcanzar los objetivos nacionales.

Por otra parte, la inclusión del principio de neutralidad tecnológica entre los principios rectores de la Ley de Movilidad Sostenible contribuiría positivamente a garantizar el derecho a la movilidad justa y sostenible de los ciudadanos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 102

ENMIENDA NÚM. 146

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 7

Texto que se propone:

«d) El impulso ~~y la coordinación~~ de las actuaciones de integración e interoperabilidad de sistemas de información, títulos de transporte y pago de los servicios de movilidad y demás servicios accesorios o complementarios a la movilidad.»

JUSTIFICACIÓN

Adecuación técnica.

ENMIENDA NÚM. 147

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 8

Texto que se propone:

«2. La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio ~~coordinado~~ **colaborativo** de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación.

3. La Conferencia Sectorial de Transportes podrá ejercer funciones consultivas, decisorias o de coordinación. **Serán decisorias para las administraciones que suscriban sus acuerdos.»**

ENMIENDA NÚM. 148

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10

Texto que se propone:

«1. El foro administrativo de movilidad sostenible estará... **integrado por representación de las diferentes administraciones competentes en la materia.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 103

2. **Su composición y funciones se precisarán a través de su desarrollo reglamentario.** La presidencia corresponderá a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y agenda urbana.

3. **Eliminar.**

4. **En todo caso, en su composición habrán de estar representadas cuantas Comunidades Autónomas o entidades forales hayan asumido competencias en la materia, así como una representación de las entidades locales, entre las que habrán de figurar los municipios de más de 1 millón de habitantes.**

5. **Eliminar.**

6. **Eliminar.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 149

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19

Texto que se propone:

«...

2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

...

j) Coordinación con los Planes para la promoción de la accesibilidad.»

JUSTIFICACIÓN

Aunque en el Proyecto se señala que la accesibilidad universal ha de ser principio inspirador de las directrices, algo sin duda positivo, debe darse un paso más e incluirla entre los ámbitos a abordar.

ENMIENDA NÚM. 150

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 21

Texto que se propone:

«1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las Administraciones públicas:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 104

a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, en particular la movilidad activa en la calidad de vida, la salud y el medio ambiente, **y los servicios de movilidad colaborativa**.

b) Promoverán acciones formativas que doten a los y las profesionales y a la ciudadanía en general de las habilidades necesarias para lograr la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad sostenible.»

JUSTIFICACIÓN

Atendida la realidad del transporte compartido en vehículos privados como una opción de movilidad sostenible, y dado el impacto que puede tener tanto en lo que se refiere a la reducción de emisiones de CO₂, el coche compartido (carpooling) se posiciona como un aliado para la movilidad sostenible y para complementar el transporte público y discrecional por carretera que no pueda llegar a todos los municipios españoles. Los servicios de movilidad colaborativa pueden contribuir decisivamente a la consecución de varios de los objetivos que persigue la Ley:

(i) La reducción de emisiones de CO₂ a la atmósfera: gracias a los servicios de movilidad colaborativa, un vehículo que a priori iba a ser utilizado por una sola persona pasa a ser utilizado por varias (evitando, en muchos casos, que esas otras personas empleen sus propios vehículos).

(ii) Cohesión social y territorial: los servicios de movilidad colaborativa suponen una alternativa de movilidad para los habitantes de pequeñas localidades deficientemente conectadas por el transporte público colectivo. Se contribuye, de esta forma, a evitar la despoblación de ciertas regiones de nuestro país.

(iii) Coste razonable para el usuario: los servicios de movilidad colaborativa permiten abaratar el coste del transporte mediante el uso eficiente de recursos escasos (vehículos, combustible, etc.).

(iv) Aumento de las alternativas de transporte a disposición del ciudadano: como se afirma en la exposición de motivos de la Ley, «la movilidad se centra en las personas y la satisfacción de sus necesidades de desplazamiento». Los servicios de movilidad colaborativa constituyen una alternativa de transporte más a disposición del ciudadano que, de esta forma, puede elegir entre un mayor número de opciones para satisfacer sus necesidades.

(v) Ahorro en gasto público: el coche compartido en su modalidad de carpooling optimiza la ocupación media de vehículos particulares que utilizarían, en cualquier caso, infraestructuras ya existentes, facilitando el acceso a una movilidad punto a punto.

(vi) Seguridad vial: El coche compartido incrementa la seguridad vial gracias al menor número de vehículos en circulación y la menor congestión en nuestras carreteras. Los conductores comprueban la presión de los neumáticos más a menudo al conducir un coche compartido, sabiendo que van a ser puntuados, y reducen su velocidad con la consecuente reducción de emisiones.

Sobre la base de lo anterior, resulta conveniente fomentar específicamente los servicios de movilidad colaborativa.

Otros países de nuestro entorno han aprobado ya medidas consistentes en la inclusión de determinados mensajes vinculados a la movilidad sostenible o la movilidad activa en la publicidad de vehículos a motor. Por ejemplo, en Francia (Orden de 28 de diciembre de 2021, publicada en el Boletín Oficial de la República Francesa de 29 de diciembre de 2021) la publicidad antes mencionada debe incluir los siguientes mensajes: (i) «En los trayectos cortos opte por desplazarse a pie o en bicicleta», (ii) «Piense en compartir coche», y (iii) «Utilice habitualmente el transporte público».

ENMIENDA NÚM. 151

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 105

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 22

Texto que se propone:

«...

3. Las Administraciones educativas establecerán el tratamiento de la movilidad sostenible en el currículo de las enseñanzas no universitarias que forman parte del sistema educativo, incluyendo los elementos necesarios para la educación en los principios y objetivos de la movilidad activa, segura, saludable, **accesible** y sostenible.

4. Las Administraciones educativas también garantizarán, en coordinación con las administraciones competentes en materia de movilidad, instituciones y organizaciones de su entorno, la creación de entornos escolares seguros, saludables, **accesibles** y sostenibles, y los caminos escolares que permitan los desplazamientos seguros, **accesibles** y sostenibles.»

ENMIENDA NÚM. 152

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 22

Texto que se propone:

«...

8. Se ~~preverá~~ **garantizará** que la formación a la que hace referencia este artículo esté disponible en un formato accesible para las personas con discapacidad y de lectura fácil.»

ENMIENDA NÚM. 153

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 25

Texto que se propone:

«Artículo 25. Planes de movilidad sostenible ~~de entidades locales.~~

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, ~~los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 50.000 habitantes~~ **aquellos municipios a que se refiera la ordenación territorial de cada Comunidad Autónoma**, deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales, que deberá ser revisado, al menos, cada seis años salvo que la legislación autonómica establezca otra periodicidad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 106

2. Las Comunidades Autónomas podrán recomendar o exigir que dispongan de planes de movilidad sostenible los municipios ~~no incluidos en el apartado anterior~~, entidades supramunicipales con competencias en materia de planificación del territorio, urbanismo, transportes o movilidad, y agrupaciones de municipios. ~~Quando un municipio quede integrado en el ámbito de una entidad supramunicipal obligada a tener un plan de movilidad sostenible, esta obligación sustituirá el requerimiento específico del apartado 1.~~

3. Los planes de movilidad sostenible podrán tener en cuenta, como referencia, los criterios establecidos en las directrices metodológicas previstas en el artículo 19 y contendrán, necesariamente, medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías cooperando con otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos.

4. Cada tres años, las entidades territoriales obligadas a elaborar el plan de movilidad sostenible deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y evaluación de las medidas de este plan.

5. ~~El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible. ****Mirar la obligatoriedad de tal registro y la naturaleza del»~~

JUSTIFICACIÓN

Son las CC.AA. las competentes para exigir o, en su caso, elaborar planes de movilidad sostenible.

ENMIENDA NÚM. 154

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 26

Texto que se propone:

«Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

1. Los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Trabajo y Economía Social, ~~previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deben disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar~~ **podrán elaborar conjuntamente, y con carácter orientativo, los criterios para identificar los grandes centros de actividad a los que estos planes deben alcanzar. Tales determinaciones serán de aplicación supletoria a las dispuestas, al efecto, por la ordenación urbanística de cada municipio, de conformidad a la legislación de cada CA.**

Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.

Estos planes de movilidad sostenible deberán estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 27.

2. Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Para su

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 107

elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

~~Corresponderá a las Comunidades Autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.~~

3. Las Comunidades Autónomas podrán establecer una relación de otros grandes centros de actividad no incluidos en el apartado 1 que también deban, o a los que se les recomiende, disponer de un plan de movilidad sostenible.

~~4. Los grandes centros de actividad deberán remitir el plan aprobado a la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.»~~

JUSTIFICACIÓN

ingerencia. La normativa sectorial y de ordenación del territorio es competencia de las CC.AA. (en la CAPV Ley 4/2019, de sostenibilidad energética y PL de sostenibilidad ambiental).

ENMIENDA NÚM. 155

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27

Texto que se propone:

«1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público Estatal, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo ~~para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.»~~

JUSTIFICACIÓN

La determinación del tamaño o volumen de la empresa a quien se atribuye tal obligación, es una determinación, no de carácter laboral, sino de ordenación territorial y urbanística. Competencia de las CC.AA.

ENMIENDA NÚM. 156

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27

Texto que se propone:

«4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 108

trabajadoras en las horas punta, y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones **y de servicios de movilidad colaborativa, así como impulsar la movilidad activa.»**

JUSTIFICACIÓN

No puede desconocerse que el coche particular sigue siendo el medio de transporte más utilizado por los españoles para realizar sus desplazamientos cotidianos (64 %, según un estudio del Foro de Movilidad). Como el uso del vehículo privado seguirá siendo una realidad en los desplazamientos de los españoles, especialmente entre localidades que no cuentan con otras alternativas, hay que fomentar que estos coches vayan ocupados. El uso del coche compartido persigue que los desplazamientos sean más eficientes y sostenibles, optimizando la ocupación de todos esos coches que circulan medio vacíos por nuestras carreteras.

Conviene, pues, adoptar medidas encaminadas a maximizar la ocupación de los coches particulares, logrando que los desplazamientos se realicen de forma más sostenible (tanto económica como medioambientalmente).

El coche compartido ofrece a sus usuarios una solución de movilidad más flexible, tanto por el gran número de trayectos ofertados por otros usuarios (con la posibilidad de pequeños desvíos durante el trayecto para alcanzar destinos intermedios), como por la gran variedad de horarios disponibles. Además, el ahorro en los costes de los desplazamientos facilita que un mayor número de usuarios pueda viajar, democratizando la movilidad en una época de crisis.

Otros países de nuestro entorno, como Francia, han aprobado ya medidas en este sentido. Así, por ejemplo, el Código de Transporte francés prevé la posibilidad de abonar indemnizaciones a los conductores o pasajeros que se desplacen al trabajo compartiendo un mismo vehículo.

Los servicios de movilidad colaborativa también pueden contribuir decisivamente a mejorar la movilidad a los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes.

ENMIENDA NÚM. 157

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27

Texto que se propone:

Se incorpora un nuevo apartado:

«6. A efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en este artículo, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte en los términos previstos en el artículo 42.3.e) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio de la Ley del IRPF y del artículo 46 bis. del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007 y normativa foral concordante.»

JUSTIFICACIÓN

El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, futuro marco normativo encargado de vincular la movilidad a un derecho del ciudadano y establecer las condiciones para el disfrute de un sistema de movilidad sostenible, recoge la obligación de realizar planes de movilidad sostenible para entidades locales y

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 109

grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno, que necesariamente incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros, promoviendo el uso de medios de transporte de bajas emisiones.

En este contexto, las tarjetas de transporte reguladas en el artículo 42.3.e) de la Ley del IRPF suponen un medio idóneo para ayudar a las empresas a la consecución de dichos objetivos a la vez que se cumplen las exigencias, contribuyendo a la consecución de objetivos del Proyecto de Ley, al facilitar el cumplimiento de los objetivos de descarbonización de la economía, mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones, así como a evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo.

Esta medida contempla soluciones que promueven alternativas que permiten satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos, como el impulso del transporte colectivo y la utilización de alternativas al transporte público tradicional en los desplazamientos entre el lugar de residencia y el trabajo como la movilidad de cero emisiones, la movilidad activa y la movilidad compartida.

Además, la utilización de tarjetas de transporte, de uso exclusivamente digital, permite, tanto a las empresas como a la Administración Pública, la digitalización de la gestión, con un mayor control e información de la trazabilidad en las transacciones realizadas y una mejor evaluación de las políticas y cuantificación de los objetivos (por ejemplo, con la información sobre la fecha de los desplazamientos, el medio de transporte utilizado, etc.).

Sin duda, el poder ofrecer a sus empleados tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte, supone una flexibilidad enorme para las empresas a la hora de implantar estas políticas públicas, entre otras, por su bajo coste de implantación y por la contrastada experiencia de los sectores, empresas y trabajadores que las promueven y utilizan.

Esta posibilidad permitirá a los trabajadores ampliar sus opciones de movilidad al trabajo con un tratamiento fiscal favorable, favoreciendo la transición de la oferta del sistema de transportes hacia modos y servicios de movilidad más eficientes, accesibles, equitativos y sostenibles.

Por último, también hay que tener en cuenta que medidas similares (con incentivos y bonificaciones fiscales a la movilidad eléctrica) ya se aplican exitosamente en Europa, como en el caso de Países Bajos, Austria, Francia, y sobre todo Bélgica, donde más 400.000 personas (9% de los trabajadores) han elegido desplazarse al trabajo en medios sostenible y beneficiarse de la bonificación, recorriendo más de 420 millones de km desde 2015, con la consiguiente reducción de CO₂ y tráfico que eso significa.

ENMIENDA NÚM. 158

Grupo Parlamentario Vasco (EJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27

Texto que se propone:

En su apartado 3, Debe decir:

«Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de **bajas emisiones, incluidos los vehículos de combustión interna cuya energía sean combustibles renovables (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos)**, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 110

JUSTIFICACIÓN

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos, transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer unos criterios más flexibles que permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que fomenten los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en las políticas de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 159

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29

Texto que se propone:

«1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las Administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.

b) El transporte público colectivo. c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.

d) En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público **y los servicios de movilidad colaborativa.**»

JUSTIFICACIÓN

No puede desconocerse que el coche particular sigue siendo el medio de transporte más utilizado por los españoles para realizar sus desplazamientos cotidianos (64 %, según un estudio del Foro de Movilidad). Conviene, pues, adoptar medidas encaminadas a maximizar la ocupación de los coches particulares, logrando que los desplazamientos se realicen de forma más sostenible (tanto económica como medioambientalmente).

ENMIENDA NÚM. 160

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 111

Texto que se propone:

En su apartado 2, Debe decir:

«En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos **de bajas emisiones, incluidos los vehículos de combustión interna cuya energía sean combustibles renovables (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos)**, la ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos.»

JUSTIFICACIÓN

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos, transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer unos criterios más flexibles que permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que fomenten los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en las políticas de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 161

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 2.ª Artículo 30.

JUSTIFICACIÓN

Injerencia. La planificación urbanística y la ordenación territorial son competencia de las CC.AA.

ENMIENDA NÚM. 162

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª Artículo 30.

Texto que se propone:

«4. La planificación del espacio urbano también ~~promoverá~~ **garantizará** la intermodalidad y la movilidad activa mediante actuaciones como:

a) La elaboración de normativa municipal ~~que contemple la coexistencia de vehículos no motorizados con el resto de vehículos y peatones, complementando lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre~~ **donde se recoja el reparto mayoritario de calles (peatonales y estanciales, no aptas para el tráfico) y de vías (aptas para el tráfico a motor) y su diseño diferenciador y las condiciones en que se tolere la entrada de vehículos a motor.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 112

b) El desarrollo y promoción de una red cohesionada de infraestructuras específicas para vehículos no motorizados, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas, permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos atractores de movilidad y con unas características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada. **En particular, el desarrollo de una red de infraestructuras ciclistas, que será segregada en las vías compartidas con el tráfico a motor de más 30 km/h, que garantice su seguridad, comodidad y rapidez.**

c) El establecimiento y promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos y centros de servicios públicos con los centros de las ciudades.

d) La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal o compartida, **incluyendo vehículos y dispositivos para personas con movilidad reducida, que garantice su carácter inclusivo**, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con los modos de transporte público, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.

e) La elaboración de normativa municipal que contemple la reserva de espacios para el estacionamiento seguro de bicicletas o ciclos, en particular en edificios de uso residencial y de servicios públicos, terminales de transporte, y en la vía pública en el entorno de centros educativos y de formación, sanitarios, deportivos, culturales y de ocio.

f) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos no motorizados. **Asimismo, se promoverá la intermodalidad bici+transporte público interurbano, reconociendo la bici como equipaje de mano, así como su estacionamiento en las paradas y estaciones.**

g) La intermodalidad tendrá en cuenta en todo caso la continuidad de la accesibilidad universal de los distintos medios de transporte y sus entornos, sin interrupciones entre ellos.»

ENMIENDA NÚM. 163

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª Artículo 31.

Texto que se propone:

«...

g) Se facilitará, en los diferentes niveles administrativos, el derecho de las personas con discapacidad a participar en el diseño, desarrollo y evaluación de las políticas de movilidad sostenible a través de las organizaciones que les representan.»

ENMIENDA NÚM. 164

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 113

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª Artículo 32.

Texto que se propone:

«2. Asimismo, las administraciones adoptarán las medidas que resulten oportunas, ~~incluyendo el establecimiento de indicadores de seguimiento,~~ para erradicar dichas disfunciones y evitar así cualquier tipo de discriminación, directa o indirecta, por cualquier circunstancia o condición social y, en particular, en función de su sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica.»

JUSTIFICACIÓN

Excede de las competencias en materia de igualdad, la determinación del contenido de los planes de cada administración.

ENMIENDA NÚM. 165

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 3.ª Artículo 34.

JUSTIFICACIÓN

Son determinaciones de ordenación del territorio, e incluso de planeamiento urbano, que exceden de las competencias del Estado (sin perjuicio de la posibilidad de su exigencia mediante legislación propia de cada CA).

ENMIENDA NÚM. 166

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª Artículo 34.

Texto que se propone:

«1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, ~~analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso,~~ promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías ~~con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan~~ **que se consideren más adecuadas, salvo informe de inviabilidad,** de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los ~~municipios de más de 300.000 habitantes~~ **núcleos urbanos,** en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 114

En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones, salvo cuando no pueda justificarse su necesidad y viabilidad, en el marco de los objetivos definidos en esta ley.»

ENMIENDA NÚM. 167

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª Artículo 34.

Texto que se propone:

«3. Asimismo, tanto en los nuevos desarrollos urbanos como en los proyectos de remodelación de viario ya existente, se hará un análisis de las mismas características del referido en el apartado 1 **de este artículo**, centrado en la posibilidad y conveniencia de la inclusión de una vía ciclista o para otros vehículos de movilidad personal en aquellas calles con dos o más carriles de circulación por sentido.

En las vías de un solo carril por sentido, o de sentido único, se analizará la introducción de medidas que permitan una convivencia adecuada entre los diferentes modos de transporte, con especial atención a la seguridad de las personas usuarias de bicicleta u otros vehículos de movilidad personal.»

ENMIENDA NÚM. 168

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª Artículo 34.

Texto que se propone:

En su apartado 1, debe decir:

«Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de **bajas emisiones, incluidos los vehículos de combustión interna cuya energía sean combustibles renovables (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos)**, en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.»

JUSTIFICACIÓN

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos, transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer unos criterios más flexibles que permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que fomenten los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en las políticas de movilidad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 115

ENMIENDA NÚM. 169

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 42.

Texto que se propone:

«1. Para la prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y de los servicios de movilidad podrán utilizarse cualesquiera de los sistemas previstos en la normativa de contratos del sector público vigente, o incentivar su prestación por parte de la Administración mediante subvenciones o ayudas públicas en los términos permitidos por el ordenamiento jurídico vigente y por el derecho de la Unión Europea.

Asimismo, las Administraciones públicas podrán promover soluciones innovadoras de movilidad con el fin de hacer un uso eficiente de los recursos, **así como fomentar los servicios de movilidad colaborativa mediante subvenciones o ayudas públicas.**»

JUSTIFICACIÓN

El gran reto para el funcionamiento sostenible del modelo de coche compartido/carpooling radica en que los usuarios del vehículo privado perciban de forma tangible el beneficio asociado a compartir su trayecto con otros usuarios, en términos de ahorro de costes. Para promover el cambio conductual de los usuarios, especialmente en distancias cortas, es imprescindible contar con el apoyo y la colaboración de las administraciones públicas en materia de financiación.

Los trayectos de commuting diario suponen un volumen de tráfico muy relevante en las ciudades y, por tanto, una oportunidad potencial para impulsar el uso del coche compartido, con la consiguiente reducción de emisiones y alivio de la densidad y la congestión circulatoria. En España circulan cada día 11 millones de automóviles que van y vuelven del trabajo sólo con el conductor y sin ningún pasajero. Llevar los asientos vacíos supone más contaminación, atascos, y compartir coche gracias al carpooling supondría un ahorro de entre 1.000 o 2.000 euros al año por cada coche.

Es muy importante lograr cambiar hábitos y asentar rutinas de uso de esta nueva alternativa de movilidad diaria. El transporte público, desde el tren al autobús, no puede llegar todas las pequeñas localidades y, cuando lo hace, no siempre puede ser de manera directa y eficiente. El carpooling permite esta conexión directa y eficiente gracias al uso colaborativo de vehículos con asientos vacíos que hacen la misma ruta, o que comparten parte del trayecto. El objetivo es que el conductor publique sus asientos vacíos gracias a la compensación de sus gastos y que el viaje sea más barato, o incluso gratuito, para los usuarios, incentivando con ello el que dejen sus vehículos privados en casa optimizando la ocupación de los vehículos en carretera. Por ello, hay que crear el marco adecuado para impulsar medidas concretas para que otras formas de movilidad con potencial para conectar pequeñas localidades, como la movilidad colaborativa, puedan recibir apoyo tras la aprobación de la Ley.

La actividad de fomento de las Administraciones públicas (Estado y comunidades autónomas) no debe ceñirse a los servicios de movilidad que son prestados directa o indirectamente por tales Administraciones públicas. Debe preverse también la posibilidad de fomentar otros servicios de movilidad sostenible en los que no interviene la Administración (por ejemplo, los servicios de movilidad colaborativa).

ENMIENDA NÚM. 170

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 116

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 45.

Texto que se propone:

«[...]

d) Cohesión social y territorial. **Deberán considerarse las particularidades de cada territorio y criterios poblacionales para garantizar una toma de decisiones lo más fiel posible a la realidad.**

[...]

i) **Criterios climáticos y ambientales. Se considerará la alternativa menos dañina para el medio ambiente y el clima de acuerdo a las emisiones de gases de efecto invernadero que se generen y a su impacto.**

j) **proteger aquellos servicios de rutas locales y regionales que, sin ser financieramente sostenibles bajo en régimen de mercado, sean de especial interés para vertebrar el territorio y mitigar los efectos de la despoblación.»**

ENMIENDA NÚM. 171

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 50

Texto que se propone:

«En los servicios de transporte regular de personas por carretera de competencia estatal, de manera motivada, el Consejo de Ministros podrá autorizar la prestación del servicio en régimen de libre competencia en las rutas propuestas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana pudiendo, no obstante, imponer a los operadores que presten dichos servicios el cumplimiento de determinadas obligaciones, en virtud del procedimiento que se establezca reglamentariamente.

En todo caso, se impondrá la obligación de prestar el servicio cumpliendo con las necesarias condiciones de accesibilidad universal».

ENMIENDA NÚM. 172

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56.

Texto que se propone:

«[...]

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, **ferrocarriles, teleféricos, funiculares** y tranvías que

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 117

operan en el ámbito urbano en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, comocomplemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Modificación del artículo 56.4 para añadir los sistemas de transporte por cable (teleféricos y funiculares) que también pueden prestar servicios de transporte público urbano como el resto de servicios públicos previstos en el artículo 56.4.

ENMIENDA NÚM. 173

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 57

Texto que se propone:

«[...]

2. El FECMO-FCPJ estará adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Este departamento ministerial publicará anualmente la relación de acciones financiadas con cargo al mismo

[...]

[...]

5. Con el fin de dotar de más recursos a la financiación del transporte público objeto de la presente ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el ámbito de sus competencias, propondrá los medios para la financiación del sistema de transporte público, teniendo en consideración los beneficios y efectos externos derivados de dicho sistema, pudiendo proponer recargos, o cuotas, sobre los tributos ya existentes cuya recaudación debe destinarse a la financiación del transporte público, en el marco de la legislación general tributaria y la legislación sobre finanzas públicas.»

JUSTIFICACIÓN

Modificación del artículo 57.2 con el objeto de prever expresamente que estos Fondos fijen un nivel de aportación mínima por parte de la administración estatal competente para garantizar, al total del sistema de transporte público, un límite de ayuda mínimo necesario para el sostenimiento del mismo transporte público objeto de subvención.

Modificación del artículo 57.5 para la adición de un nuevo apartado que prevea la posibilidad de creación de nuevas figuras impositivas o adaptación de las ya existentes.

ENMIENDA NÚM. 174

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 118

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 59.

Texto que se propone:

«1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano de viajeros:

a) Los municipios que cumplan alguna de las siguientes condiciones:

[...]

b) Las autoridades de transporte metropolitano que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación, tengan atribuida la gestión de los servicios públicos o **de sistemas tarifarios integrados de dichos servicios públicos** recogidos en el artículo 56 siempre que la población sobre la que se prestan estos servicios públicos supere los 50.000 habitantes.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Modificación del artículo 59.1.b) para la inclusión expresa, dentro del concepto de beneficiario, el de las entidades de gestión de sistemas tarifarios integrados, como es el caso de la ATM de Barcelona.

ENMIENDA NÚM. 175

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60.

Texto que se propone:

«1. Las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano de viajeros, se otorgarán para un periodo mínimo de tres años, con liquidaciones anuales **al inicio de cada ejercicio por cuantía inicial mínima del 80% del importe de subvención otorgada en el ejercicio anterior y a regularizar a año vencido**, de acuerdo con lo establecido en esta ley y en las bases reguladoras de estas subvenciones. **Excepcionalmente se prevé la posibilidad de otorgar anticipos para costes operativos y proyectos de inversión de carácter anual para aquellas administraciones beneficiarias con operadores prestatarios del servicio de transporte público que, por causas sobrevenidas y ajenas a dichos operadores, se encuentren en situación de desfase de tesorería entre sus necesidades y las aportaciones a realizar por las administraciones competentes.**

2. Serán beneficiarias las entidades que reúnan los requisitos previstos en el artículo 59 y que así lo soliciten.

3. Reglamentariamente, se establecerá la metodología de cálculo de la subvención total neta a percibir por cada beneficiario durante el periodo al que se refiere el apartado 1, y se concretarán los criterios de asignación a partir de los siguientes conceptos:

a) Parámetro de referencia para el cálculo de la subvención (PR). Este parámetro de referencia podrá ser distinto para los distintos modos de transporte y elegirse entre vehículos-km producidos, viajeros-km, número de personas totales, u otro similar **que represente, en cualquier caso, el nivel de demanda de transporte efectivamente prestado.**

b) Importe de referencia (IR) correspondiente a cada parámetro de referencia, que será el importe en euros de subvención por unidad de parámetro de referencia. El importe de referencia

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 119

podrá establecerse diferenciando por modos o tecnologías de transporte como autobuses, metros o tranvías, o segmentando los municipios por grupos atendiendo a su población u otras características básicas, o para atender situaciones especiales debidamente justificadas.

c) Coeficientes correctores territoriales (CCT), que serán los indicadores de ajuste del importe de referencia correspondiente a cada parámetro de referencia, cuando sea necesario tener en cuenta condiciones de tipo territorial, de población o **medioambiental** que puedan tener incidencia en los costes operativos del transporte o en la generación de ingresos tarifarios y comerciales en condiciones eficientes, como pueden ser, entre otros:

- 1.º La población total receptora del servicio.
- 2.º La concentración o densidad de la población o el número de núcleos asistidos.
- 3.º El total de kilómetros lineales de la oferta de transporte en relación con la población.
- 4.º Otras condiciones relevantes como la cobertura geográfica, su extensión, la orografía o

niveles de contaminación. Se considerará asimismo la facilidad de acceso a servicios públicos educativos, de formación y sanitarios.

d) Factor de equidad (FE): indicador que tenga en cuenta la capacidad de la entidad beneficiaria para financiar un transporte público colectivo urbano de viajeros de calidad con sus propios recursos. Este factor corrector en ningún caso será inferior a 0,8 ni superior a 1,2.

e) Penalidades e incentivos, que se establecerán en la resolución de otorgamiento de la subvención para incentivar la mejora continua de la calidad del servicio, el comportamiento ambiental **en materia de emisiones y de calidad del aire**, la eficiencia en la prestación y la adaptación tecnológica, **así como el volumen de implantación de flotas de autobuses de emisión cero, eléctricos o de hidrógeno**. Estos indicadores podrán exigir unos niveles mínimos de regularidad, ocupación máxima y mínima en los vehículos, cumplimiento de la oferta programada, así como otros posibles aspectos de calidad del servicio.

JUSTIFICACIÓN

Modificación respecto del apartado 1 del artículo 60 con tal de prever la liquidación de las subvenciones a inicio de cada ejercicio por cuantía inicial mínima del 80 % del importe de subvención otorgado en el ejercicio anterior y a regularizar a año vencido, dada las necesidades de financiación de un sistema deficitario como el sistema de transporte público que requieren de financiación adecuada al inicio de cada período presupuestario, así como la posibilidad de anticipos en el caso de sistemas de transporte u operadores para los que la financiación trianual y con liquidación a año vencido pudiera provocar desfases de tesorería.

Modificación respecto del apartado 3 del artículo 60 con tal de prever la posibilidad de que por la autoridad competente se establezca o modifique la metodología de cálculo de estos fondos sin necesidad de incoar un sistema de aprobación reglamentario que podría no resultar ágil para su tramitación o modificación/actualización.

Modificación respecto del apartado 3.a) del artículo 60 con tal de priorizar —dentro del parámetro de referencia para el cálculo de la subvención el nivel de demanda de transporte efectivamente prestado.

Modificación respecto del apartado 3.c) del artículo 60 con tal de prever —como coeficiente de corrección territorial— los niveles medioambientales o de contaminación.

Modificación respecto del apartado 3.e) del artículo 60 con tal de prever —como incentivos de comportamiento medioambiental— los relativos a las emisiones y a la calidad del aire, así como el volumen de implantación de flotas de autobuses de emisión cero, eléctricos o de hidrógeno.

ENMIENDA NÚM. 176

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 120

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 61.

Texto que se propone:

«1. Las subvenciones estatales para la financiación de los costes operativos del servicio de transporte público colectivo urbano de viajeros no podrán superar la cuarta parte de su importe total, según se establezca en las bases reguladoras ni podrán ser mayores que el déficit de explotación de los servicios subvencionados, **aunque en todo caso deberá suponer un nivel de aportación mínima del 20 % de las necesidades globales del sistema de transporte público.**

2. Al menos el 75 % de los costes operativos del servicio público de transporte público colectivo urbano de viajeros, por lo tanto, habrá de sufragarse necesariamente con cargo a las tarifas abonadas por las personas usuarias, otros ingresos comerciales o a las aportaciones de otras administraciones. Los ingresos procedentes de las tarifas abonadas por las personas usuarias deberán cubrir como mínimo el **30 %** de los costes operativos. Este requisito se aplicará globalmente al conjunto de ingresos, pudiendo existir tarifas sociales por las que determinados grupos de personas usuarias abonar tarifas inferiores o servicios específicos en los que la cobertura por ingresos procedentes de tarifas resulte inferior a este **30 %**.»

JUSTIFICACIÓN

Modificación del artículo 61.2 con tal de prever nuevamente que estos Fondos fijen un nivel de aportación mínima por parte de la administración estatal competente para garantizar, al total del sistema de transporte público, un límite de ayuda mínimo necesario para el sostenimiento del mismo transporte público objeto de subvención, así como aumentar el límite mínimo de aportación tarifaria y fomentar así la sostenibilidad económica de la red de transporte público.

ENMIENDA NÚM. 177

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 62.

Texto que se propone:

«Artículo 62. Subvenciones para proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana.

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá aprobar periódicamente, **con carácter semestral o anual**, con cargo al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ), convocatorias de subvenciones para la financiación de proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana con criterios de concurrencia competitiva.

2. Mediante Orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se aprobarán las bases reguladoras de estas subvenciones, que tendrán en cuenta los principios y objetivos de esta ley. Las ayudas se tramitarán por el procedimiento ordinario establecido en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.»

JUSTIFICACIÓN

Modificación del artículo 62.1 con tal de prever un período mínimo de aprobación de convocatorias, con carácter semestral o anual, para proyectos de inversión que garanticen una previsión o una referencia temporal mínima de posibles ayudas estatales al respecto.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 121

ENMIENDA NÚM. 178

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª Artículo 66.

Texto que se propone:

«...

d) Avanzar en aspectos ligados a la movilidad sostenible, inclusión social, **accesibilidad** o reducción de emisiones».

ENMIENDA NÚM. 179

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo IV. Artículo 94.

Texto que se propone:

«[...]

3.

e) El fomento de la adopción de medidas que ayuden a promover un cambio en la cultura empresarial de cara a que el sector del transporte sea más abierto a las mujeres, incorporar obligaciones en materia de igualdad en las empresas, **impulsar el conocimiento en materia de inclusión y accesibilidad universal**, realizar cursos de formación sobre igualdad en los equipos directivos, auditorias de género, fomentar políticas de conciliación que faciliten la incorporación de las mujeres al sector y campañas de concienciación.

[...]»

ENMIENDA NÚM. 180

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96.

Texto que se propone:

[...]

4. Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 122

5. Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en la reserva de espacios de Seguridad y servicio dentro de los instrumentos de Ordenación del Territorio y Planificación Urbanística. Las franjas y superficies de servidumbre legalmente reservadas a la influencia de los nodos logísticos de interés general ocupadas por actividades incompatibles con la estancia en tránsito de mercancías especiales (peligrosas, por ejemplo) u otras actividades del nodo, requerirán su catalogación en los elementos de ordenación territorial, como uso o edificación no compatible con el nodo logístico de interés general.»

JUSTIFICACIÓN

La Ordenación del Territorio debe reconocer expresamente que los nodos estratégicos de interés general son infraestructuras que requieren una zona o área de terreno de influencia suficiente. Hay que revisar jurídicamente en qué situación evolucionarán las terminales para que no estén rodeadas de edificaciones que finalmente las hagan inútiles a sus objetivos. Es vital disponer de una superficie útil para estacionamiento de Mercancías Peligrosas en Terminales o en autopistas dentro de la Red de Carreteras. Eso mismo aplica a las infraestructuras intermodales de mercancías y por ello se requiere una protección que es extensible a la RFIG del FFCC, incluidas sus áreas y superficies de servidumbre y operación necesarias. Es necesario defender la protección de estas tipologías de áreas en el territorio, ya que el interés general de la movilidad debe preponderar siempre sobre derechos particulares de menor rango legal.

Lo anterior es compatible y refuerza lo que de hecho es aplicable en los Planes Generales de Urbanismo, que deben ser subsidiarios respecto a la obligación de reservar las llamadas Zonas de servicio Ferroviario que establecen los Artículos 9 y 10 de la Ley del Sector Ferroviario.

ENMIENDA NÚM. 181

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96

Texto que se propone:

«f) **Que aporte servicios adaptados a aquellas mercancías de especial relevancia, tales como las Mercancías Peligrosas y otras que tengan exigencias reglamentarias relevantes. Dichos servicios adaptados a este tipo de mercancías deben contribuir a lograr un mínimo grado de Seguridad y de Movilidad al tráfico global de Mercancías. Estos servicios avanzados para las mercancías completarán a los servicios generales de manipulación y depósito de UTIs así como los servicios básicos al Transportista. Estos servicios serán los de estancia en tránsito y espera segura de mercancías clasificadas, tales como las peligrosas.**

g) Deberán estar ubicados en las rutas de máxima prioridad con garantía de circulación para Transporte de mercancías «24 horas/365 días.»

JUSTIFICACIÓN

Se debe incorporar y/o actualizar una protección jurídica de infraestructuras y tráfico de mercancías en los nodos de interés general frente a conflictos causados por ocupaciones, construcción de equipamientos terciarios o edificaciones incompatibles.

Debe preservarse la intermodalidad (incluida la estancia en tránsito y estacionamientos de mercancías), y especialmente las Mercancías Peligrosas (MMPP), donde faltan recursos jurídicos a nivel de Ley que se puedan invocar para resolver situaciones reales de conflicto, muy dañinas para la movilidad

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 123

de interés general de las MMPP pero que lo es también para todo el flujo general de transportes de mercancías, incluida la Seguridad durante el Transporte de todas las mercancías.

Estos nodos de importancia estratégica requieren una descripción mínimamente ambiciosa y concreta de los servicios que son necesarios para los usuarios y en particular para el transportista por carretera que es la clave de su impulso, sin un enfoque «hacia el transportista por carretera» los resultados no mejorarán.

ENMIENDA NÚM. 182

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96

Texto que se propone:

«[...]»

4. Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible.

5. Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en la reserva de espacios de Seguridad y servicio dentro de los instrumentos de Ordenación del Territorio y Planificación Urbanística. Las franjas y superficies de servidumbre legalmente reservadas a la influencia de los nodos logísticos de interés general ocupadas por actividades incompatibles con la estancia en tránsito de mercancías especiales (peligrosas, por ejemplo) u otras actividades del nodo, requerirán su catalogación en los elementos de ordenación territorial, como uso o edificación no compatible con el nodo logístico de interés general.»

JUSTIFICACIÓN

La Ordenación del Territorio debe reconocer expresamente que los nodos estratégicos de interés general son infraestructuras que requieren una zona o área de terreno de influencia suficiente. Hay que revisar jurídicamente en qué situación evolucionarán las terminales para que no esté rodeadas de edificaciones que finalmente las hagan inútiles a sus objetivos.

Eso mismo aplica a las infraestructuras intermodales de mercancías y por ello se requiere una protección que es extensible a la RFIG del FFCC, incluidas sus áreas y superficies de servidumbre y operación necesarias. Es necesario defender la protección de estas tipologías de áreas en el territorio, ya que el interés general de la movilidad debe preponderar siempre sobre derechos particulares de menor rango legal.

ENMIENDA NÚM. 183

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 124

Texto que se propone:

«Artículo 100 Zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos pesados

1. Los poderes públicos promoverán estudios para seleccionar los tramos de la Red de Carreteras de alta intensidad viaria que requieren la construcción, adecuación o reserva de suelo para dar servicios de aparcamiento seguro. Las ubicaciones de las áreas de estacionamiento de vehículos pesados de mercancías que actualmente se utilizan de forma habitual por los conductores de dichos vehículos, formarán parte de este estudio.

2. A partir de sus conclusiones se llevará a cabo la selección y conversión, en su caso, de aparcamientos de vialidad invernal para que sirvan como aparcamientos seguros.

3. Se establecerán las directrices para la explotación viable de estos estacionamientos en la red de Interés General.»

JUSTIFICACIÓN

Existe un déficit estructural muy grave de espacios seguros de aparcamiento para vehículos pesados. Es prioritario que entre en operación urgentemente una mínima oferta de plazas de Estacionamiento de vehículos pesados en la Red de Interés General. Es vital establecer fórmulas de explotación de los mismos, privado y /o público, que haga viable este servicio con unos costes de estos estacionamientos razonables.

ENMIENDA NÚM. 184

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

«Artículo 99 Movilidad de mercancías y planificación territorial.

1. Los planes urbanísticos y demás instrumentos generales de ordenación del territorio deberán precisar determinaciones o exigencias que afecten a las condiciones de la movilidad de las mercancías de Interés General, en particular la intermodal y la de las mercancías clasificadas, tales como las mercancías peligrosas, incluidos los espacios de reserva que requieran las operaciones y fases del transporte. En este sentido se considerarán prioritarias, las áreas necesarias requeridas para la operativa y la Seguridad de las «autopistas ferroviarias», sean terrenos de titularidad privada o pública.

2. Los informes que deban emitir las autoridades competentes en materia de planificación territorial velarán por que los instrumentos de ordenación del territorio que afecten a la movilidad salvaguarden y respeten las infraestructuras y tráficos de mercancías de interés general y sus áreas de servicio y operativa ordinaria. Las instalaciones de servicio en zonas colindantes a las infraestructuras pueden ser públicas o privadas, sin que ello influya en las exigencias de seguridad y movilidad de mercancías, en particular de las mercancías peligrosas.»

JUSTIFICACIÓN

Es fundamental establecer una defensa legal de las servidumbres y espacios de seguridad y operativa de transporte para las infraestructuras de interés general a efectos de la movilidad de las mercancías. Se debe prevenir decisiones de otros ámbitos de las Administraciones Públicas, o bien del ámbito privado que comprometan la funcionalidad de los nodos o infraestructuras de interés nacional.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 125

ENMIENDA NÚM. 185

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

«Artículo 100. Zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos pesados

1. Los poderes públicos competentes en la materia llevarán a cabo un estudio de alcance estatal para seleccionar los tramos de la Red de Carreteras de alta intensidad viaria que requieren la construcción, adecuación o reserva de suelo para dar servicios de aparcamiento seguro. Las ubicaciones de las áreas de estacionamiento de vehículos pesados de mercancías que actualmente se utilizan de forma habitual por los conductores de dichos vehículos, formarán parte de este estudio.

2. Se establecerán las directrices para la explotación viable de estos estacionamientos en la red de Interés General.»

JUSTIFICACIÓN

Existe un déficit estructural muy grave de espacios seguros de aparcamiento para vehículos pesados. Es prioritario que se habilite urgentemente una mínima oferta de plazas de Estacionamiento de vehículos pesados en la Red de Interés General. Igualmente, resulta fundamental, establecer fórmulas de explotación de los mismos, Privada y /o Pública, que haga viable este servicio con unos costes de estos estacionamientos razonables.

Debe existir un mandato vinculante para que las plazas de estacionamiento de vehículos pesados se construyan y tengan un marco de explotación en fecha prefijada. Recientemente la UE ha aprobado una tipología para las áreas de estacionamiento vía normativa.

ENMIENDA NÚM. 186

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

«Art. 36 bis. Límite de velocidad en aguas de zona II de puertos.

1. Todo tipo de embarcaciones que entren, salgan o transiten en el espacio que comprende la zona de aguas II (aguas exteriores) de los puertos deberán navegar a una velocidad máxima de diez (10) nudos o a la mínima velocidad de gobierno para evitar la posibilidad de que, en las aguas de influencia portuaria, se produzcan colisiones de embarcaciones con cetáceos con efectos fatales para éstos, así como para ayudar en los esfuerzos encaminados a la reducción del ruido submarino, de los contaminantes atmosféricos y de las emisiones de gases de efecto invernadero. En el sentido de la presente ley, se entenderá por zona de aguas II la definida por el apartado 2.b) del artículo 69

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 126

del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

2. A efectos del párrafo anterior las capitanías marítimas y las autoridades portuarias, según corresponda, modificarán las correspondientes Normas para la navegación y seguridad marítima y las Ordenanzas portuarias por las que se establece la regulación de las velocidades máximas de navegación en las aguas de un determinado puerto.»

ENMIENDA NÚM. 187

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional segunda.

Texto que se propone:

«**En el marco de la Conferencia sectorial a que se refieren los artículos 6.2.b) y 8 de esta Ley**, se creará la conferencia sectorial de transporte terrestre, como órgano de **cooperación de las actuaciones en la materia de la Administración del Estado** y la de las Comunidades Autónomas, **Territorios Forales** y ciudades de Ceuta y Melilla.

A dicho fin, se podrán crear comisiones, subcomisiones o grupos de trabajo específicos que resulten necesarios para la conclusión de sus trabajos.»

JUSTIFICACIÓN

Precisar su naturaleza jurídica y alcance.

ENMIENDA NÚM. 188

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional novena.

Texto que se propone:

«...

4. Se garantizará que los puntos de recarga de vehículos y bicicletas eléctricas permitan también la recarga de vehículos y productos de apoyo para personas con discapacidad.»

ENMIENDA NÚM. 189

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 127

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima.

Texto que se propone:

«En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en las estrategias para el impulso del transporte ferroviario de mercancías.

En el plazo de tres meses desde la publicación en el BOE de esta Ley, el Gobierno aprobará los objetivos de incremento del uso del transporte intermodal ferroviario de mercancías, así como sus objetivos de reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) hasta 2030 estimados. Se definirán, antes de ese mismo plazo, los indicadores de seguimiento que evalúen la eficacia de las acciones en la estrategia para el impulso del transporte ferroviario adoptadas para alcanzar ambos objetivos, uso del ferrocarril y reducción de los GEI. Todo ello bajo el «Plan Mercancías 2030.»

JUSTIFICACIÓN

Según la Ley de Cambio Climático, en su Disposición adicional 6ª sobre Transporte ferroviario:

«2. En el ámbito del transporte de mercancías, y con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del mismo, el Gobierno establecerá, de acuerdo con lo que prevea la citada Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público, objetivos de penetración del ferrocarril en el transporte de mercancías en distancias superiores a los 300 kilómetros.»

La citada Ley mandata, por tanto, que la futura Ley de Movilidad establezca qué objetivos de incremento de uso del FFCC procede aplicar.

La creciente degradación e infrautilización del FFCC de mercancías, sobre todo en la modalidad intermodalidad, es ya un grave problema para todo el sistema nacional de transporte de mercancías. Este déficit de eficacia y viabilidad del transporte de mercancías FFCC se incrementa año tras año y daña el sistema de movilidad de mercancías cada vez más.

Así mismo hay un progresivo impacto directo en la «no reducción» de GEIs del sector de transportes y en la ineficiencia y resiliencia modal del sistema de transportes nacional de mercancías. La excesiva sobredependencia del modo de transporte carretera hace a la industria cargadora española más dependiente que la media de la UE.

ENMIENDA NÚM. 190

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima.

Texto que se propone:

«En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en la estrategia para el impulso del transporte ferroviario de mercancías.

En el plazo de 3 meses desde la publicación en el BOE de esta Ley, el Gobierno aprobará los objetivos de incremento del uso del transporte intermodal ferroviario de mercancías, así como sus objetivos de reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) hasta 2030 estimados. Se definirán antes de ese mismo plazo, los indicadores de seguimiento que

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 128

evalúen la eficacia de las acciones en la estrategia para el impulso del transporte ferroviario adoptadas para alcanzar ambos objetivos, uso del FFCC y reducción de GEI. Todo ello bajo el «Plan Mercancías 2030.»

JUSTIFICACIÓN

La ya aprobada Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, incluye una disposición adicional, la sexta, relativa al transporte ferroviario

Disp. adicional sexta. Transporte Ferroviario.

[...]

2. En el ámbito del transporte de mercancías, y con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del mismo, el Gobierno establecerá, de acuerdo con lo que prevea la citada Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público, objetivos de penetración del ferrocarril en el transporte de mercancías en distancias superiores a los 300 kilómetros. [...]

Es decir, la citada Ley de Cambio Climático y Transición Energética mandata que la futura Ley de Movilidad establezca qué objetivos de incremento de uso del FFCC procede aplicar.

La creciente degradación e infrutilización del FFCC para el transporte de mercancías, sobre todo en modo intermodal, es ya un grave problema para todo el sistema nacional de transporte de mercancías. Este déficit de eficacia y viabilidad del transporte de mercancías por FFCC se incrementa año tras año y daña el sistema de movilidad de mercancías cada vez más.

Asimismo hay un progresivo impacto directo en la «no reducción» de GEIs del sector de transportes y en la ineficiencia y resiliencia modal del sistema de transportes nacional de mercancías. La cuota de mercado del transporte por carretera en España es aproximadamente del 97% frente al 75% de la UE, algo que hace a la industria cargadora española más dependiente que la media de la UE. Aunque la UE dispone del transporte en barcaza «la brecha intermodal» es excesiva.

El hecho de que la propiedad y la dirección de la empresa transportista FFCC «dominante» del país sea el propio MITMA, obliga con más razón a la adopción de acciones y fijación de objetivos en el transporte por ferrocarril.

El transporte intermodal de mercancías no se recoge en el Proyecto de Ley. Tal como se hace para otros ámbitos (con horizonte 2023-2050), se deben fijar objetivos de incremento de la actividad intermodal, siguiendo los parámetros de sostenibilidad que correspondan, junto a las reducciones de emisiones de GEIs logradas vinculadas al aumento de la intermodalidad. Los análisis y diagnósticos ya elaborados, hacen posible que los objetivos prioritarios del plan «Mercancías 2030» se indiquen en esta Ley.

ENMIENDA NÚM. 191

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición adicional duodécima:

1. Las referencias de esta Ley a las Comunidades Autónomas se entenderán hechas a los Territorios Históricos del País Vasco, en las materias que sean de su competencia.

2. En todo caso, en materia de transportes por carretera, los Territorios Históricos del País Vasco mantendrán las facultades y competencias que les corresponden en los términos de los convenios vigentes, suscritos con el Estado, en actualización de los derechos históricos de los territorios forales que la Constitución ampara expresamente y respeta en su disposición adicional primera.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 129

JUSTIFICACIÓN

Al margen de las modificaciones sugeridas en el articulado, teniendo en cuenta que el proyecto de ley no tiene en cuenta el peculiar reparto competencial existente en el País Vasco en materia de carreteras y transportes por carretera, se sugiere la inclusión de una disposición adicional que así lo prevea expresamente, de igual forma que existe en otras leyes sectoriales como puede ser la de Montes.

ENMIENDA NÚM. 192

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición Final nueva. Modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Uno. Se modifica el apartado 7 del artículo 12 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 12. Obras y actividades prohibidas.

[...]

7. No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

Las Autoridades con competencias en materia de tráfico y control de emisiones que detecten vehículos catalogados como grandes emisores, de acuerdo con lo establecido en el Anexo correspondiente de esta norma, podrán notificar esta circunstancia a su titular con la finalidad de que tome conciencia del impacto medioambiental de su vehículo e instarle a que proceda a su revisión. La identificación de estos vehículos podrá realizarse mediante sistemas de medición empírica de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada, en los términos que reglamentariamente se determinen.”

Dos. Se introduce un Anexo IX (nuevo), que queda redactado de la siguiente manera:

“Anexo IX (nuevo). Cuadro de umbrales de emisión para identificar a un vehículo como gran emisor en función de la tipología del vehículo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Tipología de vehículo	Contaminante	Unidades de medida	Valor umbral en unidades de medida	Valor derivado (estimado) en g/km
L	Monóxido de carbono.	CO/CO2 (mol/mol)	1	25
	Hidrocarburos inquemados.	HC/CO2 (10-4 mol/mol)	210	4
	Monóxido de nitrógeno.	NO/CO2 (10-4 mol/mol)	190	1
	Dióxido de nitrógeno.	NO2/CO2 (10-4 mol/mol)	375	3
M1	Material particulado.	Opacidad (%)	7 %	0,25
	Monóxido de carbono.	CO/CO2 (mol/mol)	0,1	11,9
	Hidrocarburos inquemados.	HC/CO2 (10-4 mol/mol)	19	0,8
	Monóxido de nitrógeno.	NO/CO2 (10-4 mol/mol)	118	1,8
	Dióxido de nitrógeno.	NO2/CO2 (10-4 mol/mol)	86	1,8
	Material particulado.	Opacidad (%)	4 %	0,26"

Tres. Se modifica la letra b) del apartado 2 de la Disposición final segunda, que queda redactada de la siguiente manera:

“Disposición final segunda. Habilitaciones normativas.

[...]

2. Asimismo se habilita específicamente al Gobierno:

a) para modificar los conceptos básicos contenidos en el anexo I de acuerdo con la variación de sus definiciones que se produzca en el ámbito de acuerdos y convenios internacionales con trascendencia en España.

b) para modificar el anexo II y el Anexo relativo al cuadro de umbrales de emisión para identificar a un vehículo como gran emisor en función de la tipología del vehículo.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

En 2021 se aprobaba la Ley del Cambio Climático y Transición Energética en España. Su artículo 3 dispone los objetivos de reducción de emisiones de gases de efectos invernadero, energías renovables y eficiencia energética que España deberá tener presente en sus diferentes acciones y sectores, tanto en el ámbito público como privado. Entre ellos se encuentran «Reducir en el año 2030 las emisiones de gases de efecto invernadero del conjunto de la economía española en, al menos, un 23 % respecto del año 1990» y «Alcanzar en el año 2030 una penetración de energías de origen renovable en el consumo de energía final de, al menos, un 42 %».

Por su parte, el artículo 14 de la citada Ley (Promoción de movilidad sin emisiones) dispone que «la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO2, establecidas conforme a la normativa comunitaria». Entre ellas la Ley dispone a continuación medidas que impulsen la electrificación del parque y el establecimiento de zonas de bajas emisiones para el año 2023 en municipios de más de 50.000 habitantes (de más de 20.000 si exceden determinados indicadores de emisiones). Para cumplir con el mandato de crear estas zonas de bajas emisiones, el 27 de diciembre de 2022, se aprobó el Real Decreto

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 131

1052/2022 por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, cuyo objeto es establecer los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE establecidas por las distintas entidades locales, conforme al artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética.

Como ya ocurrió con otras políticas públicas relacionadas con la movilidad en el pasado (la pacificación del tráfico y los radares), es imprescindible identificar y concienciar sobre aquellas conductas que resulten especialmente contrarias al objetivo público que se pretende implementar. En el caso de la mejora de la calidad del aire a través de medidas relativas a la movilidad y el transporte, resulta especialmente llamativo que un reducido número de vehículos (el 1%) produce hasta el 40% de las emisiones que genera el transporte.

Con el objetivo de desincentivar la circulación de este tipo de vehículos se establece una modificación normativa para generar un mecanismo de identificación y notificación para sensibilizar a los conductores de aquellos vehículos grandes emisores que causan perjuicio medio ambiental.

Estos vehículos identificados como grandes emisores son en su inmensa mayoría vehículos muy antiguos que están por encima de la edad media del parque móvil español, cuya antigüedad media supera los 13 años y es de las más altas de Europa (cuya media es de 10 años). Además, la concienciación de los conductores de dichos vehículos supondría un impulso a las políticas de renovación y rejuvenecimiento del parque, con la posibilidad de comunicar las ayudas de financiación disponibles para la compra de vehículos menos contaminantes.

La concreta y correcta medición de emisiones facilitaría una definición exacta de los límites de contaminación de las ZBE, así como de los vehículos que pueden circular dentro de ellas. Efectivamente, el uso de políticas genéricas basadas en etiquetas de clasificación ambiental conlleva la imposibilidad de cumplir con el mandato de crear y definir las ZBE, tal y como ha señalado el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña con relación a la ZBE de la ciudad de Barcelona. Resulta imprescindible, pues, determinar con precisión qué vehículos son grandes emisores (un número reducido, pero que contribuyen en mayor medida a la contaminación del aire) para que las medidas restrictivas de las ZBE sean lo más efectivas, eficientes, proporcionadas y acordes a derecho.

Por todo lo anterior, se propone la modificación de la ley de tráfico en varios puntos. En primer lugar, revisar el artículo 12 para contemplar la identificación de vehículos grandes emisores y la notificación a sus propietarios. En segundo lugar, se introduce un nuevo Anexo para definir específicamente los umbrales según los cuales se realizará la categorización de los vehículos como grandes emisores según la tipología de vehículo. Los umbrales propuestos son suficientemente elevados como para que afecten única y exclusivamente a los vehículos más altamente contaminantes, que suponen un 1% del parque móvil pero que causan un porcentaje mucho mayor de las emisiones totales de dicho parque. Por último, se contempla una modificación para habilitar al Gobierno a que pueda revisar dichos umbrales, con la finalidad de que la normativa pueda adaptarse de manera ágil a las circunstancias de cada momento.

ENMIENDA NÚM. 193

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final segunda. Modificación Real Decreto Legislativo 2/2004.

Texto que se propone:

«Uno. Se adiciona una letra v) al apartado 3 del artículo 20, con la siguiente redacción:

“v) En las zonas de bajas emisiones, la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas que se hayan establecido para circular por las mismas.”

Dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 24, que queda redactada de la siguiente manera:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 132

“1. El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas:

a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada.

En los supuestos de aprovechamiento especial del dominio público local mediante la circulación en zonas de bajas emisiones de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación, se podrá utilizar como valor de referencia de mercado el coste que hubiera tenido que abonar ese vehículo si hubiera estacionado en un aparcamiento público en lugar de circular por la zona calificada de bajas emisiones.

De cara a establecer unos valores más precisos que permitan establecer un gravamen proporcionado, el Municipio podrá utilizar mediciones empíricas e individuales de las emisiones reales de los vehículos.”»

JUSTIFICACIÓN

En la Sentencia emitida por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña la parte demandante solicitaba que se anulara, por falta de proporcionalidad de las sanciones previstas, la Ordenanza que establecía la ZBE en Barcelona. El TSJC estimó el recurso y, entre otros argumentos, esgrimió que «Las limitaciones se establecen por referencia al sistema de distintivo ambiental de la DGT, el cual aparece como adecuado para los planes de calidad de aire. La falta de distintivo ambiental se produce por el dato de antigüedad del vehículo y es rígido en el sentido de que no hay un sistema alternativo para que los vehículos obtengan o progresen en el distintivo ambiental».

Con vistas a evitar el mismo resultado en la determinación del importe de la tasa en otros municipios españoles, la enmienda presentada busca dotar de certeza a la estimación de la tasa y evitar la rigidez del sistema de distintivo ambiental. De esta manera, a través de la medición empírica de las emisiones reales de tráfico se pueden determinar los valores exactos de emisión de manera individualizada.

ENMIENDA NÚM. 194

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final tercera. Modificación texto refundido Ley Estatuto de los Trabajadores.

Texto que se propone:

«Asimismo, existirá el deber de negociar medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo con el alcance y contenido previstos en el artículo 27 de la 117 Ley de Movilidad Sostenible, orientados a buscar soluciones de movilidad que contemplen el impulso del transporte colectivo, la movilidad de **bajas emisiones, incluida la de vehículos de combustión interna cuya energía sean combustibles renovables (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos)** la movilidad activa y la movilidad compartida o colaborativa, de cara a conseguir los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones, así como a evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 133

JUSTIFICACIÓN

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos, transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer unos criterios más flexibles que permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que fomenten los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en las políticas de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 195

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación Ley 16/1987.

Texto que se propone:

«Uno. El artículo 9 queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 9.

1. La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en todo el territorio. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 147 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, estará constituida por el miembro del Gobierno que, en representación de la Administración General del Estado, resulte competente en materia de transportes, y por los correspondientes miembros **en representación** de los Consejos de Gobierno, ~~en representación~~ de las Comunidades Autónomas o **de los Territorios Históricos del País Vasco** y de las ciudades de Ceuta y Melilla.

2. La Conferencia Sectorial de Transportes se regirá por lo dispuesto en los artículos 147 y siguientes de la Ley 40/2015.»

«Tres. El artículo 11 queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 11.1.

Al objeto de llevar a cabo la coordinación inmediata y ordinaria de las competencias estatales y autonómicas, existirá, la «Comisión de Directores Generales de Transporte Terrestre», integrada por los titulares de las direcciones generales competentes en materia de transporte terrestre de las de las Comunidades Autónomas o **de los Territorios Históricos del País Vasco** y de las ciudades de Ceuta y Melilla. La Comisión estará presidida por el Director General de Transporte Terrestre de la Administración del Estado, y se reunirá al menos cuatro veces al año.»

JUSTIFICACIÓN

Teniendo en cuenta las competencias reconocidas a los Territorios Históricos en materia de transportes, resulta imprescindible la representación de dichos Territorios, en iguales condiciones que las Comunidades Autónomas, en la Conferencia Sectorial de Transportes y en la Comisión de Directores Generales de Transporte Terrestre. Así, se propone la siguiente redacción de los apartados uno y tres de la disposición final cuarta.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 134

ENMIENDA NÚM. 196

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Disposición final octava.

JUSTIFICACIÓN

Resulta preciso obviar las competencias de coordinación, que no encuentran respaldo competencial en los títulos aludidos.

ENMIENDA NÚM. 197

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final décima.

Texto que se propone:

«Comienzo en la utilización del procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros. El procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros previsto en el artículo 58 y siguientes de la ley se empezará a utilizar para la compensación correspondiente al transporte realizado en el año 2024, cuya primera liquidación será en 2025. Las bases reguladoras correspondientes a las subvenciones a los costes operativos de la prestación del servicio se publicarán antes del 31 de diciembre de 2023. De conformidad con lo establecido por el artículo 7 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, el importe máximo de las subvenciones se ajustará a las disponibilidades presupuestarias de cada año, **aunque en todo caso deberá suponer un nivel de aportación mínima del 20% de las necesidades globales del sistema de transporte público.**»

JUSTIFICACIÓN

Modificación de la Disposición final décima con el objeto de prever expresamente —del mismo modo que en la enmienda del artículo 57.2 y del artículo 61.2— que estos Fondos fijen un nivel de aportación mínima por parte de la administración estatal competente para garantizar, al total del sistema de transporte público, un límite de ayuda mínimo necesario para el sostenimiento del mismo transporte público objeto de subvención.

ENMIENDA NÚM. 198

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 135

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

«Nueva. Se modifica el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Se modifica el artículo 5, incluyendo un nuevo apartado con el siguiente texto:

“... ”

4. Las personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad podrán acceder a las zonas de bajas emisiones.”»

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Plural al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2023.—**Néstor Rego Candamil**, Diputado del Grupo Parlamentario Plural (BNG) y Portavoz Adjunto del Grupo Parlamentario Plural.

ENMIENDA NÚM. 199

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

En todo el Proyecto.

Texto que se propone:

Sustituir «Sistema Nacional de Movilidad Sostenible» por «Sistema Estatal de Movilidad Sostenible»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 200

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. V.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 136

Texto que se propone:

«En concreto, en la sección 1.ª se establece el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) **y la posibilidad de que las CCAA, dentro de sus competencias, establezcan normas semejantes para la planificación de movilidad sostenible en sus respectivos territorios.** ~~equivalente para las Comunidades Autónomas y se recogen obligaciones para la elaboración de planes de movilidad sostenible de entidades locales, para grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo.»~~

JUSTIFICACIÓN

Respeto competencial.

ENMIENDA NÚM. 201

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VI.

Texto que se propone:

«Las soluciones de movilidad que se implanten en cada territorio, **de común acuerdo con las CCAA respectivas**, deberán ser las más adaptadas a sus necesidades. Se trata de materializar que el derecho a la movilidad sostenible no debe limitarse al acceso al transporte público ni a una visión centrada en las infraestructuras, sino que se deben utilizar todos los mecanismos e instrumentos disponibles para permitir satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas sin necesidad de disponer de un vehículo privado motorizado, y con un uso eficiente de los recursos públicos. **A pesar de lo anterior, habrá de seguir manteniéndose un criterio de compensación de los déficits históricos existentes en determinados territorios en materia de infraestructuras hasta lograr un equilibrio en la dotación de medios y conexiones para adecuada movilidad.»**

JUSTIFICACIÓN

El cambio de criterio no puede suponer un impedimento para alcanzar los niveles mínimos en materia de nuevas infraestructuras y modernización de las ya existentes en aquellos territorios en los todavía un grave déficit que impide una adecuada promoción de la movilidad sostenible. Así por ejemplo para apostar por una movilidad sostenible en Galiza es necesario implantar en primer lugar los servicios de cercanías ferroviarias todavía inexistentes.

ENMIENDA NÚM. 202

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 137

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VI

Texto que se propone:

«Mención específica requiere la necesidad de impulsar soluciones de movilidad en las zonas rurales o de baja densidad de población como parte de la acción pública necesaria para luchar contra la diferencia de oportunidades que pueden existir en el ámbito rural y como mecanismo fundamental para contribuir a la cohesión territorial. En este sentido, ~~se plantea la posibilidad de que el Estado participe en la financiación de este tipo de soluciones cuando afecten a territorios afectados por el reto demográfico, en las condiciones que se establezcan reglamentariamente. el Estado debe financiar soluciones de movilidad sostenible y la recuperación y modernización del transporte ferroviario, especialmente en los territorios afectados por el reto demográfico, de común acuerdo en su diseño con las CCAA.~~ Además, con el objetivo de situar a las personas en el centro de las decisiones de política pública, se establece la necesidad de que el sistema de transportes y movilidad sea un sistema integrado, preferentemente configurado en red, **no radial y que permita la conexión interna de las CCAA, respetando siempre las competencias de sin perjuicio de las administraciones competentes sobre los distintos servicios.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 203

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VI.

Texto que se propone:

«Además, se destaca la posibilidad de utilizar cualquier figura jurídica prevista en la normativa de contratos en aquellos servicios de transporte o de movilidad sostenidos con fondos públicos, así como la utilización de subvenciones o ayudas públicas. Asimismo, se reconoce la posibilidad de incluir la gestión integrada de servicios de movilidad o de infraestructuras vinculadas a los servicios.

Se incluye el compromiso de establecer servicios ferroviarios, especialmente de transporte de viajeros de cercanías y de mercancías, allí donde no existan todavía.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 204

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 138

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VI

Texto que se propone:

«Uno de estos principios básicos es el ~~de corresponsabilidad en la financiación de las~~ **establecer unos servicios públicos de transporte tanto por carretera como ferroviarios en todas las CCAA que, especialmente en las CCAA con déficit en materia de infraestructuras, deberá ser financiado por el Estado.** ~~obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal en el sentido de que cuando la administración territorial proponente de estas obligaciones no sea el Estado, aquella deberá financiar su establecimiento, así como el incremento de frecuencias o la modificación que soliciten de sus características y que impliquen un mayor coste.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 205

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VI.

Texto que se propone:

«Además, se establecen reglas específicas para los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal que consagran la senda de flexibilización y eficiencia en la prestación de estos servicios, configurados hasta el momento, en todo caso, como servicios públicos de titularidad estatal y respecto de los cuales, las novedades que introduce este título, así como la modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) operada por la disposición final cuarta, abren la puerta a una mayor racionalización de los servicios de competencia estatal y a la posibilidad de que ciertos tráficos puedan prestarse en régimen de libre competencia. **Medidas estas que, en ningún caso, pueden suponer la eliminación de paradas o la reducción de los servicios de transportes existentes, especialmente en el caso de las zonas y poblaciones del ámbito rural.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 206

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 139

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VI.

Texto que se propone:

«De esta manera, se establecen ~~condiciones~~ **obligaciones mínimas** en cuanto a su origen y destino, paradas intermedias y tráficos intermedios que ~~puedan~~ **de** ser concurrentes con otros autonómicos, ~~s e podrá negociar su establecimiento con las CCAA asegurando siempre el mantenimiento de un transporte público adecuado con horarios suficientes.~~ Por otro lado, las relaciones de movilidad cotidiana entre poblaciones de distintas Comunidades Autónomas ~~no atendidas por servicios de competencia estatal,~~ serán satisfechas por ~~aquellas~~ el Estado mediante los servicios de transporte o de movilidad que mejor se ajusten a las necesidades de los ciudadanos y las ciudadanas, **siempre de común acuerdo con las CCAA afectadas** ~~que se den las circunstancias previstas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 207

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VI.

Texto que se propone:

«La disposición transitoria segunda fija el plazo para establecer un nuevo mapa concesional de servicios de transporte regular de personas por carretera de competencia estatal, integrado por el conjunto de servicios de competencia estatal, ~~ajustado a los nuevos principios de la ley.~~ que **no supondrá en ningún caso la eliminación de paradas y rutas existentes.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 208

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VI.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 140

Texto que se propone:

«Por todo lo anterior, uno de los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana consiste en la elaboración de un nuevo mapa concesional de líneas regulares de transporte de personas por carretera que sustituya al actual, con el objetivo de que la oferta de transporte público por carretera de competencia estatal se ajuste mejor a las nuevas necesidades de movilidad de los ciudadanos y las ciudadanas, proporcione la mayor conectividad posible, **asegurando una cobertura de transporte público adecuado y sin que, en ningún caso suponga la eliminación de las paradas y líneas actualmente existentes** permita obtener una mayor eficiencia en el gasto público asociado al transporte de las administraciones públicas y se justifique la viabilidad económico-financiera de las líneas para los operadores de transporte, sobre la base de los nuevos criterios y plazos que a tales efectos establece la ley.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 209

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VI.

Texto que se propone:

«Además de la disposición anterior, se incluye otra disposición transitoria cuyo objetivo es mejorar la calidad del gasto público. En la disposición transitoria tercera se hace referencia a los servicios ferroviarios declarados como obligación de servicio público e incluidos en acuerdo por el que se establecen las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de personas competencia de la Administración General del Estado en la red ferroviaria de interés general aprobado en el Consejo de Ministros. El transporte ferroviario es una fórmula muy eficiente, tanto desde una perspectiva ambiental como económica, ~~cuando el~~ **con los horarios, frecuencias y tarifas adecuadas su nivel de utilización es puede ser muy alto** y las administraciones públicas deben fomentar su uso. ~~Sin embargo, no lo es en el caso de niveles muy bajos de utilización: por ello, no suele ser la mejor solución para los territorios de baja densidad de población. Ninguna sociedad puede permitirse financiar con dinero público trenes que vayan vacíos, porque ello tiene un alto coste de oportunidad (el dinero se podría dedicar a mejores usos para la ciudadanía) y no da respuesta a las necesidades de movilidad. En este sentido,~~ **En los territorios con menos población, los servicios ferroviarios pueden combinarse con otras soluciones de movilidad eficientes y sustentables** para aquellos servicios con una baja demanda, se plantea la posibilidad de que las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, puedan solicitar que dejen de prestarse esos servicios, de forma que el importe destinado a la compensación de los mismos en el contrato vigente pueda financiar otras soluciones de movilidad que resulten más eficientes y que faciliten el derecho a la movilidad sostenible de los ciudadanos o ciudadanas de los municipios afectados **de acuerdo con las CCAA competentes.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 141

ENMIENDA NÚM. 210

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VII

Texto que se propone:

«Las infraestructuras son la base del sistema de movilidad y logística de un país. Su desarrollo, y las ~~se traduce en~~ mejoras efectivas para las personas usuarias **que introducen, puede debe** ser un instrumento eficaz para contribuir al desarrollo económico, equilibrio territorial y cohesión social.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 211

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VII.

Texto que se propone:

«La evolución de las infraestructuras de transporte en España se puede considerar ~~un caso de éxito~~: **un ejemplo de modelo radial en el que se ha primado el enlace con Madrid y que ha dejado a muchas áreas del Estado sin una adecuada conexión viaria y de transportes que permita interconectar pueblos y ciudades.** Tras un esfuerzo inversor intenso, sostenido y eficaz, se ha superado el retraso del que se partía hace unas décadas, y ahora España dispone de una de las redes de infraestructuras de transporte más modernas y completas del mundo, integrada en la red supranacional europea de transporte, y que supera en muchos indicadores a los países más desarrollados de nuestro entorno. Esto ha permitido abrir España al mundo, aumentar la productividad y el PIB per cápita, equilibrar el territorio, y lograr mayores oportunidades para la vida de las personas, sin perjuicio de que todavía haya aspectos que corregir o en los que avanzar. Esta transformación se ha realizado por gobiernos de diferentes orientaciones políticas y con un alto grado de consenso social y político. **Por este motivo, siguen existiendo grandes áreas sin unas infraestructuras adecuadas y suficientes y el Estado debe mantener su compromiso para suplir y compensar esos déficits.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 142

ENMIENDA NÚM. 212

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VII.

Texto que se propone:

«Es importante tener en cuenta el coste de oportunidad de invertir en un activo que no resulta esencial o que se puede resolver con soluciones mucho más eficientes y de menos coste cuando **cabe establecer un diálogo con las CCAA afectadas** e identificar en el territorio las necesidades de inversión más apremiantes y que pueden contribuir a un mayor beneficio social.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 213

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VII.

Texto que se propone:

«Por todo ello, debe considerarse que, ~~edo el alto volumen de stock de capital acumulado en las últimas décadas en nuestro país, los rendimientos de una inversión adicional en infraestructura pueden ser decrecientes. Esto hace~~ **salvo en contadas áreas y territorios del Estado, no existe la posibilidad de incurrir en** una sobreinversión en infraestructuras, **que siguen siendo necesarias para** lugar de conducir a una mayor prosperidad y desarrollo, ~~reste competitividad al país, al incurrir en costes de oportunidad al drenar recursos de otras inversiones que sí serían más productivas.~~ Además, la inversión en infraestructuras debe tender hacia un modelo adaptado a la nueva realidad. ~~Sin perjuicio de que persistan~~ **Persisten muchas** conexiones y actuaciones de alto impacto pendientes, y ~~sabiendo de la existencia~~ **existen muchos** proyectos concretos que por su rentabilidad económica, social y medioambiental precisan ser acometidos, ~~la necesidad de inversión en obra nueva se atenúa y, por contra, se incrementan las necesidades de mantenimiento y conservación, así como las derivadas de la introducción de tecnología o digitalización o las de adaptación al cambio climático.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 143

ENMIENDA NÚM. 214

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VII.

Texto que se propone:

«Por otro lado, tal y como se ha mencionado anteriormente, la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI en su estudio de Evaluación del Gasto Público correspondiente al año 2019 relativo a Infraestructuras de Transporte («spending review»), presentado el 30 de julio de 2020, estableció una serie de propuestas para mejorar la calidad de la inversión pública, entre las que se encuentran la necesidad de evaluación ex ante y ex post del impacto económico, social y ambiental de planes y proyectos, **análisis en el que las necesidades sociales y el deber de garantizar infraestructuras públicas adecuadas y suficientes, especialmente en los territorios con un déficit histórico en esta materia, debe ser prioritario. La rentabilidad económica no puede ser el factor determinante de la inversión pública si no asegurar lo servicios básicos a todos los ciudadanos y ciudadanas que permitan el adecuado desarrollo social y de la economía del territorio.** Además, indica en su recomendación n.º 7 que los proyectos de infraestructura se sometan a una evaluación de su rentabilidad socioeconómica con el objetivo de aportar evidencias al proceso de toma de decisiones.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 215

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VIII.

Texto que se propone:

«Es, por tanto, evidente, que su trascendencia supera el ámbito estrictamente municipal y su desempeño tiene implicaciones para la sostenibilidad ambiental y la reducción de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos, para la actividad económica general y para la cohesión social y territorial **de las CCAA en las que se encuentran y de la autoorganización de su territorio.** Esta ley trata de dar un importante paso adelante para acelerar la transición hacia un transporte cero emisiones.

Por ello, la ley plantea una contribución financiera del Estado al transporte público colectivo urbano de personas, **de acuerdo y en coordinación con las CCAA como autoridad competente para el diseño y organización del transporte incrementando la financiación autonómica,** que promueva una explotación eficiente del servicio de forma coherente en toda España, si bien, teniendo en cuenta las especificidades y condiciones económicas de cada ámbito de prestación, que incentive la corresponsabilidad de las demás administraciones en su sostenibilidad financiera y respetando el ámbito competencial vigente.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 144

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 216

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1.

Texto que se propone:

«Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

1. La presente ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para que, **dentro de las competencias atribuidas al Estado en esta materia**, ~~los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas~~ **todas las personas, físicas y jurídicas**, puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y **vertebración** territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 217

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1.

Texto que se propone:

«2. En particular esta ley pretende:

1. Establecer los principios generales **para la actuación del Estado y orientar su política al que permitan el desarrollo de un sistema integrado de movilidad para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 145

ENMIENDA NÚM. 218

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1.

Texto que se propone:

«b) **Poner en funcionamiento** un sistema de transportes multimodal de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente **y de cercanías ferroviarias para el transporte de personas, especialmente en los territorios en que estos no existen todavía.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 219

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1.

Texto que se propone:

«2. En particular esta ley pretende:

c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos, **la financiación y los recursos necesarios** para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 220

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 146

Texto que se propone:

«2. En particular esta ley pretende:

d) Establecer un modelo de financiación de la Administración General del Estado, **en colaboración y coordinación con las CCAA, para que estas puedan sufragar adecuadamente el coste del transporte urbano en sus territorios** y que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 221

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

a. Accesibilidad: condición que han de reunir los medios, infraestructuras y servicios de transporte para poder ser utilizados y comprendidos por todas las personas, con independencia de sus circunstancias de discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad, **así como dando cobertura a las personas que viven en territorios menos poblados o con alta dispersión poblacional.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 222

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 147

Texto que se propone:

«4. El sistema de movilidad facilitará la movilidad activa y sostenible y ~~podrá~~ **deberá** incluir servicios de transporte público regulares **con horarios, frecuencias y tarifas adecuados que promuevan su utilización, especialmente transporte ferroviario y de cercanías, este podrá complementarse con otros transportes**, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 223

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

«2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos y ciudadanas con independencia de su lugar de residencia, **atendiendo de forma especial a los territorios más despoblados y con alta dispersión poblacional.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 224

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

«3. Igualdad de trato y no discriminación. Los sistemas de transportes y movilidad deberán velar por la igualdad de trato y prevenir la discriminación de ciudadanos y ciudadanas por cualquier circunstancia social, y en particular por razón de sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, **lengua**, orientación sexual o identidad de género, situación socioeconómica **o lugar de residencia, especialmente atendiendo a los territorios con alta dispersión poblacional o mayor despoblación.**»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 148

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 225

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

«4. Sostenibilidad ambiental, social ~~y económica~~: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, socialmente ~~y económicamente~~ sostenibles. En particular, deberán:

a. Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b. Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c. Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

d. ~~Reorientar las prioridades de~~ **Orientar** las inversiones en infraestructuras de transporte, ~~basadas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular~~ prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos, **para cubrir las necesidades mínimas y básicas en todos los territorios, especialmente en materia de transporte ferroviario de cercanías y de mercancías.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 226

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

«5. Servicio al desarrollo económico sostenible. La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible ~~nacional~~ **de los distintos territorios y CCAA** y a la mejora de la productividad y resiliencia de ~~su~~ **su** actividad económica, producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando el principio de neutralidad competitiva.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 149

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 227

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

«7. Accesibilidad Universal. Los sistemas de transportes y movilidad, incluyendo servicios, infraestructuras y procesos, deberán concebirse y proyectarse desde el origen de tal forma que puedan ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, **contando con la información necesaria disponible en todas las lenguas oficiales de cada territorio**, en la mayor extensión posible, en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible, sin necesidad, salvo que no exista alternativa, de adaptación ni diseño especializado.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 228

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

«8. Resiliencia del sistema de transportes. Se deberá desarrollar un sistema de transportes resiliente, flexible y adaptable al cambio, dinámico y coordinado entre los distintos modos de transporte y niveles de Administración Pública, con una visión integrada desde el punto de vista de la gestión de infraestructuras. **El Estado deberá apostar por el mantenimiento y puesta en valor de todas las infraestructuras ya existentes, especialmente ferroviarias, dotándolas adecuadamente de medios materiales y personales para un funcionamiento adecuado, nunca promoviendo su desmantelamiento.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 150

ENMIENDA NÚM. 229

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6.

Texto que se propone:

«1. Se crea el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible como instrumento esencial para permitir la coordinación, la colaboración, la evaluación y la eficacia de las políticas públicas de movilidad de las diferentes administraciones públicas, propiciando su sostenibilidad económica, social y medioambiental.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 230

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10.

Texto que se propone:

«4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas **todas** las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, ~~los municipios de más de 1 millón de habitantes~~ **y las entidades locales a través de los representantes de las asociaciones de entidades locales de ámbito estatal y de las CCAA con mayor implantación.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 231

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 151

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 12.

Texto que se propone:

«2. Es el máximo órgano consultivo **para la Administración General del Estado** en materia de movilidad y transportes en sus diferentes aspectos, que pretende servir de cauce institucional de participación y cooperación entre los sectores económicos, las organizaciones sociales y las personas usuarias ~~y las administraciones públicas.~~»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 232

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 12.

Texto que se propone:

«4. Su composición, estructura y funcionamiento se establecerán reglamentariamente, debiendo garantizarse, en todo caso, la participación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, de las organizaciones empresariales y sindicales **m ás representativas conforme a lo establecido en el artículo sexto de la Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto, de Libertad Sindical**, de las asociaciones de consumidores y usuarios de ámbito estatal **y/o autonómicas** más representativas, las universidades y centros de investigación y, en general, de las entidades cívicas y sociales, incluido el sector asociativo de la discapacidad.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 233

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 13.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 152

Texto que se propone:

«b. Informar en cualquier asunto que pueda serle sometido por el Gobierno, los Ministerios o ~~las demás administraciones competentes~~ **la Administración General del Estado** en materia de movilidad y transportes, en todos aquellos asuntos de su competencia cuya trascendencia para el sistema de movilidad lo haga aconsejable.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 234

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16.

Texto que se propone:

«3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana coordinará una comisión técnica integrada por representantes **de la Administración General del Estado y** de todas las ~~administraciones~~ **CCAA**, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha comisión técnica contará en todo caso con representación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 235

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16.

Texto que se propone:

«El DOMOS será aprobado por ~~acuerdo~~ del Consejo de Ministros, **previo acuerdo de la Conferencia Territorial y contando con el** informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, y remitido para su conocimiento al Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 153

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 236

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 17.

Texto que se propone:

«1. Las directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS han de contener pautas generales que ~~pueden seguir~~ **sirvan de orientación** a las administraciones públicas y otras entidades en el desarrollo de sus competencias y funciones en materia de transportes y movilidad, especificando en todo caso, las aplicables a movilidad urbana y metropolitana y las aplicables a movilidad de los entornos rurales o de baja densidad de población.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 237

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 23.

Texto que se propone:

«1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad, sostenibilidad y eficiencia adecuados. **En esa planificación de prioridades se deberá incluir la dotación de infraestructuras básicas mínimas en todos los territorios, especialmente la implantación de servicios de cercanías ferroviarias allí donde no exista y el transporte ferroviario de mercancías.»**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 154

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 238

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 23.

Texto que se propone:

«5. En lo relativo a la planificación de infraestructuras de transporte, cuando en el IPEEM se incluya la ejecución de infraestructuras que den respuesta a necesidades o intereses pertenecientes a diversos ámbitos competenciales, y especialmente en aquellas actuaciones que afecten a cuestiones urbanísticas, deberán establecerse los adecuados mecanismos de coordinación y de ~~corresponsabilidad en su financiación,~~ entre las distintas administraciones competentes.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 239

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 25.

Texto que se propone:

«Artículo 25. Planes de movilidad sostenible de entidades locales.

1. ~~En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética,~~ **Dentro de sus planes de movilidad, las CCAA podrán establecer medidas específicas dirigidas a los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 50.000 habitantes para que se doten de un plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales, que deberá ser revisado, al menos, cada seis años salvo que la legislación autonómica establezca otra periodicidad.**

2. Las Comunidades Autónomas podrán, **así mismo, en el ejercicio de sus competencias,** recomendar o exigir que dispongan de planes de movilidad sostenible los municipios no incluidos en el apartado anterior, entidades supramunicipales con competencias en materia de planificación del territorio, urbanismo, transportes o movilidad, y agrupaciones de municipios. ~~Cuando un municipio quede integrado en el ámbito de una entidad supramunicipal obligada a tener un plan de movilidad sostenible, esta obligación sustituirá el requerimiento específico del apartado 1.~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 155

3. Los planes de movilidad sostenible podrán tener en cuenta, como referencia, los criterios establecidos en las directrices metodológicas previstas en el artículo 19 y contendrán, necesariamente, medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías cooperando con otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos, **dentro del marco que fije cada CCAA en esta materia.**

4. Cada CCAA establecerá la periodicidad con que las entidades locales ~~Cada tres años, las entidades territoriales obligadas a elaborar el plan de movilidad sostenible~~ deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y evaluación de las medidas de este plan.

5. ~~El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 240

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª Artículo 26.

Texto que se propone:

«Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

1. Los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente ~~los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.~~ recomendaciones y orientaciones que sirvan para facilitar la movilidad de los grandes centros de trabajo en coordinación con las CCAA en que estos se situen.

Las CCAA fijarán los centros que consideren grandes centros de trabajo atendiendo a criterios como por ejemplo ~~Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas~~ **y establecerán planes de movilidad sostenible de acuerdo con los mismos centros y los municipios en los que se sitúan.** ~~deberán estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 27.~~

2. ~~Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.~~

~~Corresponderá a las Comunidades Autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 156

3.—2. Las Comunidades Autónomas podrán establecer una relación de otros grandes centros de actividad no incluidos en el apartado 1 que también deban, o a los que se les recomiende, disponer de un plan de movilidad sostenible.

~~4. Los grandes centros de actividad deberán remitir el plan aprobado a la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.~~

~~5. El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora y respeto competencial.

ENMIENDA NÚM. 241

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª Artículo 27.

Texto que se propone:

«Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público **estatal** de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.

2. Los planes de movilidad sostenible al trabajo deberán ser objeto de un seguimiento que permita evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan. En todo caso y sin perjuicio de otras actuaciones, en el plazo de dos años desde su aprobación, las entidades públicas y empresas, deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del plan, que se repetirá cada dos años de vigencia del plan.

Los planes de movilidad sostenible al trabajo serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras. A estos efectos, para la consideración de centro de trabajo será de aplicación la definición contenida en el artículo 1.5 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

En las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector y garantizando la participación de todos los sindicatos legitimados.

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 157

accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.

5. El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible al trabajo y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

6. Estas medidas también podrán ser promovidas por las CCAA a través de sus propias normas en el ejercicio de sus competencias para los centros de trabajo del sector público autonómico.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 242

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª Artículo 29.

Texto que se propone:

«Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las **distintas** administraciones públicas, **dentro de sus propias competencias**, velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

a. La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.

b. El transporte público colectivo.

c. Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.

d. En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 158

La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida.

2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, la ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 243

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 45.

Texto que se propone:

«Artículo 45. Principios aplicables a las obligaciones de servicio público y a los contratos de servicio público.

En el ámbito de los servicios de transporte de competencia estatal, las obligaciones de servicio público y los contratos de servicio público deberán responder a los siguientes principios específicos:

- a. Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.
- b. Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.
- c. Eficacia y eficiencia en el gasto público. Deberá tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta, la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes **y los beneficios sociales y para el desarrollo de la economía que el mantenimiento de servicios de transporte, especialmente ferroviarios, traen al conjunto de la sociedad.**
- d. Cohesión social y territorial.
- e. Transparencia, objetividad y no discriminación.
- f. Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.
- g. Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- h. Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 159

ENMIENDA NÚM. 244

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46.

Texto que se propone:

«5. La declaración de obligaciones de servicio público se llevará a cabo por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana **o a petición de una CCAA.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 245

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 47.

Texto que se propone:

«Artículo 47. Corresponsabilidad en la financiación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

1. Las obligaciones de servicio público **determinadas por la Administración General del Estado, salvo que en su declaración se determine otra cosa o se llegue a algún otro tipo de acuerdo o convenio**, serán objeto de financiación en todo caso ~~por la administración proponente. a cargo de los Presupuestos Generales del Estado.~~

~~A tal efecto, con carácter previo a su declaración como obligación de servicio público por el Consejo de Ministros, deberá incorporarse al expediente el compromiso de su financiación expedido por el órgano de la administración proponente competente para la aprobación del gasto.~~

2. Asimismo, cualquier eventual aumento de frecuencias o modificación de las características del servicio, en relación con las que hayan sido declaradas en las obligaciones de servicio público, ~~deberá~~ **será financiado por la administración con competencias sobre ese transporte.**

3. **Una vez creadas las infraestructuras básicas de transporte que aseguren la movilidad, con la contrucción de las vías de comunicación prioritarias pendientes de ejecución, así como la implantación de los servicios ferroviarios mínimos, como es el caso de las cercanías ferroviarias, estas podrán ser, de común acuerdo con la CCAA correspondiente, objeto de transferencia, tanto su gestión como su titularidade, siempre acompañadas de las correspondientes dotaciones económicas a cargo de los Presupuestos Generales del Estado.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 160

3.— La financiación de las obligaciones de servicio público que se impongan en el ámbito aéreo en rutas dentro de la península corresponderá en todo caso a las administraciones proponentes y no será asumida en ningún caso por la Administración General del Estado.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 246

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49.

Texto que se propone:

«3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, **en el que se atenderá de forma prioritaria a la función de conexión territorial y de servicio de transporte público que cumpla esa ruta, favoreciendo el establecimiento del mayor número de paradas posibles**, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte. **En ningún caso se recomendará el recorte, eliminación o reducción de paradas en las líneas o de trayectos en los servicios de transporte por carretera de competencia estatal.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 247

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 54.

Texto que se propone:

«Artículo 54. Estudio de rentabilidad de las infraestructuras de transporte estatales.

1. La decisión final sobre la ejecución de una nueva actuación financiada total o parcialmente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o sus entidades dependientes, incluyendo aquellas recogidas en los convenios a suscribir con otras administraciones autonómicas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 161

o locales o entidades, sin perjuicio de su titularidad, quedará condicionada a los resultados del estudio de rentabilidad económico, social, ambiental y en su caso financiera, previsto en la normativa sectorial y a cuya metodología se refiere el artículo 52. Los umbrales de rentabilidad mínima exigida se establecerán reglamentariamente.

2. Con carácter previo al inicio de la primera licitación de obras de una actuación de infraestructura de transporte estatal, si se aprecia que el estudio de rentabilidad pudiera estar desactualizado o se careciera del mismo, éste deberá actualizarse o elaborarse para asegurar que se ajusta a lo previsto en el apartado 1 del presente artículo.

En el caso de los aeropuertos de interés general, dicho estudio se llevará a cabo por el gestor aeroportuario, con carácter previo a la aprobación de la actuación correspondiente, solamente en el caso de aquellas actuaciones que, siendo compatibles con el Plan Director, supongan un incremento relevante de capacidad o una modificación funcional operativa substancial.

En el caso de las infraestructuras portuarias, será necesario contar con estudios completos de rentabilidad económica, social, ambiental y, en su caso, financiera, en aquellas actuaciones que hayan sido objeto de un análisis preliminar, en los términos expresados en el artículo 53, así como sobre aquellas actuaciones incluidas en la programación de inversiones públicas que sean relevantes, siguiendo para ello los criterios establecidos en la legislación vigente y en las directrices que establezca Puertos del Estado, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 55.3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

3. El Consejo de Ministros, por razones de interés general, podrá autorizar la realización de la actuación que no haya alcanzado el umbral al que se refiere el apartado 1 del presente artículo. El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana informará a la Comisión del Congreso de los Diputados de estas últimas autorizaciones.

4. En todo caso, se deben considerar que cumplen los criterios las obras necesarias para compensar los déficits históricos en infraestructuras de determinados territorios en los que todavía no se hayan completado obras básicas comprometidas tanto de la red de transporte por carretera como de transporte ferroviario, atendiendo especialmente en este último caso, a la implantación de servicios de cercanías y de una adecuada red de transporte de mercancías.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 248

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56.

Texto que se propone:

«Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano.

1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), ~~participará~~ **contribuirá** en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, **y siempre de acuerdo con las CCAA**, en la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano de viajeros reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 162

2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan en el ámbito urbano, siempre que su gestión esté atribuida a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías.

3. La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se realizará a través de ~~subvenciones que se regirán por lo previsto en esta ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.~~ **del financiamiento a las CCAA.**

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 249

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96.

Texto que se propone:

«Artículo 96. Nodos logísticos de importancia estratégica.

1. Tendrán la consideración de nodos logísticos de importancia estratégica **aquellos que se determinen por las CCAA en sus respectivos territorios**, que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país, considerando para ello el volumen de carga que gestionan, su localización territorial, su dimensión internacional o su alto potencial para el desarrollo del sistema logístico y de transportes ~~de España.~~»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 250

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 163

Precepto que se suprime:

Título VI. Artículo 97.

JUSTIFICACIÓN

No se necesita que la ley estatal establezca la posibilidad de que las CCAA establezcan sus nodos de interés autonómico para que estas lo hagan en ejercicio de sus competencias.

ENMIENDA NÚM. 251

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional novena.

Texto que se propone:

«Disposición adicional novena. Información para el repostaje y la recarga eléctrica de vehículos.

1. En desarrollo de la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010 por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, en lo relativo a las acciones prioritarias a) y b) de su artículo 3, el Gobierno pondrá a libre disposición la información sobre la localización de las estaciones de acceso público para el repostaje de combustibles para vehículos, incluido el hidrógeno, y los puntos de recarga eléctrica, así como las características del servicio que prestan.

Así mismo, se establecerán indicaciones físicas en las vías de comunicación de titularidad estatal que indiquen la ubicación de esos puntos de recarga y las distancias hasta las mismas y hasta las próximas más cercanas.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 252

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 164

Texto que se propone:

«Disposición adicional undécima. Transporte ferroviario de mercancías.

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en las estrategias para el impulso del transporte ferroviario de mercancías. **De forma especial y prioritaria, se atenderá a completar a la mayor brevedad los corredores de mercancías (Atlántico, Mediterráneo e intermedio) así como a realizar las obras necesarias para la conexión de autovías ferroviarias.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 253

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final segunda. Modificación Real Decreto Legislativo 2/2004.

Texto que se propone:

«Disposición transitoria segunda. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 49.

2. En el plazo de dos años a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar adjudicados los contratos de concesión de servicios de todas las concesiones estatales incluidas en aquél, **que nunca podrán suponer la reducción o eliminación de servicios existentes, o la eliminación de paradas.**

En todo caso, se puede, a petición de las CCAA, solicitar la transferencia de la gestión de las líneas de transporte estatales que discurran por su territorio para una mejor ordenación y atención al mismo, acompañado siempre de la adecuada dotación económica.

~~En este mismo plazo de dos años, las Comunidades Autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos, con carácter general, en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal.~~

3. En todo caso, la administración está obligada a iniciar los procedimientos de licitación de los contratos de concesión de servicios del nuevo mapa concesional en el plazo máximo de 6 meses desde la fecha de su aprobación. Este plazo podrá prorrogarse una sola vez por un período de 6 meses más, si concurren circunstancias excepcionales.

Los nuevos contratos de concesión de servicios podrán incluir tráficos que se encuentren afectados por contratos en vigor en el momento de la licitación, en cuyo caso el pliego de cláusulas administrativas particulares incluirá las prescripciones necesarias para la incorporación de tales tráficos al nuevo servicio adjudicado desde la fecha de finalización del contrato preexistente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 165

4. En las concesiones de servicios de transporte regular de personas de uso general otorgadas o prorrogadas tras de la entrada en vigor de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transporte Terrestre, en las que se ha superado el plazo de duración del contrato sin que la administración haya adjudicado un nuevo contrato de concesión de servicios, se aplicarán las siguientes reglas:

a. El concesionario podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del mapa concesional o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación, si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.

b. Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio a un operador distinto, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la normativa europea, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato y, en ningún caso, por tiempo superior a nueve meses.

c. Los expedientes correspondientes a los nuevos contratos de concesión de servicios podrán serán objeto de tramitación urgente, siempre que se cumplan los requisitos exigidos en el artículo 119 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 254

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria tercera.

Texto que se propone:

«Disposición transitoria tercera. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.

1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de «Cercanías», «Media Distancia Convencional», «Alta Velocidad Media Distancia (Avant)» y «Ancho Métrico», Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a obligaciones de servicio público en el Periodo 2018 - 2027 I as Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público y proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de las personas usuarias, continuidad, regularidad, capacidad o precios. **el Estado tiene la obligación de mejorar y ampliar los servicios de servicio público para incorporar los nuevos servicios ferroviarios básicos de los que se deben dotar a los territorios como es el caso de las cercanías ferroviarias, dotaciones básicas que deben ser financiadas en todo caso por la Administración General del Estado.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 166

2. Una vez alcanzados esos servicios básicos mínimos, las CCAA podrán solicitar la transferencia de la red de transporte ferroviario situada en su territorio, que irá acompañada de la adecuada dotación económica a través del incremento de la financiación autonómica.

3. **Las CCAA podrán así mismo, proponer la actualización de las líneas consideradas de servicio público** ~~La propuesta de reducción o supresión de un servicio ferroviario que deberá ir acompañada de un análisis socioeconómico y ambiental en que, como mínimo, se determinen los impactos socioeconómicos y ambientales que resultarían de la reducción o supresión~~ **modificación** del servicio ferroviario con relación a los que generen los servicios de movilidad alternativos que se propongan.

3. Si el servicio ~~sobre el que se solicita la reducción o supresión~~ afecta a varias Comunidades Autónomas, todas deberán manifestar su conformidad.

4. Si el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ~~considera justificada la propuesta, podrá participar en la financiación~~ **financiará** de los nuevos servicios propuestos **que sirvan para mejorar los servicios ferroviarios** ~~con el límite del coste de compensación de los servicios que se suprimirán,~~ descontado el importe de los ingresos del administrador de infraestructuras ferroviarias.

En tal caso, previo trámite de audiencia a la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., se podrá llevar a cabo una modificación del Contrato referido en el apartado 1 de esta disposición transitoria por el procedimiento previsto en el propio contrato, en la que se procurará el mantenimiento del equilibrio económico financiero del contrato, teniendo en cuenta las inversiones pendientes de amortizar y las alegaciones formuladas por Renfe Viajeros, SME, S.A.

De igual forma, se dará trámite de audiencia a los administradores generales de infraestructuras titulares de las estaciones afectadas por la reducción o supresión de servicios al objeto de la valoración económica que esta medida supondría a efectos de cánones ferroviarios y amortizaciones pendientes sobre inversiones que se hubieran llevado a cabo para el mantenimiento de los servicios financiados.

~~A tal efecto, los Presupuestos Generales del Estado del año siguiente incluirán la partida correspondiente y se firmará un Convenio con la comunidad autónoma o Comunidades Autónomas afectadas, para comprometer esta financiación por un plazo máximo de 5 años, prorrogables hasta el final del contrato firmado entre la AGE y Renfe.~~

5. ~~El conjunto de estas actuaciones no deberá suponer en ningún caso un aumento global del gasto público.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 255

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

«2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos y ciudadanas con independencia de su lugar de residencia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 167

En este sentido, a la hora de planificar actuaciones concretas en materia de movilidad, se otorgará prioridad financiera a aquellas comunidades que presenten una situación de partida más deficitaria, por carecer de aquellas infraestructuras que discriminan a sus ciudadanas/os y dificultan su acceso a servicios y derechos básicos precisados de desplazamiento.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 256

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

«4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:

a. Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b. Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c. Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

d. Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención así como atendiendo **al punto de partida de cada Comunidad Autónoma en materia de movilidad** a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 257

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 168

Texto que se propone:

«11. Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la «ciudad de proximidad» **y/o la cabecera de comarca** de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 258

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6.

Texto que se propone:

«1. Se crea el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible como instrumento esencial para permitir la planificación, coordinación, evaluación y eficiencia de las políticas públicas en materia de movilidad competencia del Estado, conforme la Constitución, los Estatutos de Autonomía y las leyes.

En particular, las citadas políticas tendrán por objetivo atender las necesidades de movilidad de las Comunidades Autónomas, de acuerdo con los planes establecidos por estas respecto de sus redes interiores, así como crear nuevas infraestructuras para facilitar la circulación de personas y mercancías que traspasen los límites territoriales de éstas, otorgándose prioridad a aquellas Comunidades Autónomas que presenten condiciones de partida más deficitarias e/o reducidas con el objetivo de coadyuvar a un mejor y más equitativo desarrollo social y económico.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 259

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título I. Artículo 9.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 169

JUSTIFICACIÓN

Consideramos que la Conferencia Sectorial de Transportes es suficiente, en este ámbito. Lo contrario sería duplicar un organigrama inter-administraciones, cada vez más complejo que incrementa la burocracia, de forma gravosa para un eficiente e eficaz funcionamiento de las administraciones públicas). Alternativamente, se propone otra enmienda que limita su actuación e injerencia.

ENMIENDA NÚM. 260

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título I. Artículo 10.

JUSTIFICACIÓN

Consideramos que la Conferencia Sectorial de Transportes es suficiente, en este ámbito. Lo contrario sería duplicar un organigrama inter-administraciones, cada vez más complejo que incrementa la burocracia, de forma gravosa para un eficiente e eficaz funcionamiento de las administraciones públicas). Alternativamente, se propone otra enmienda que limita su actuación e injerencia.

ENMIENDA NÚM. 261

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título I. Artículo 11.

JUSTIFICACIÓN

Consideramos que la Conferencia Sectorial de Transportes es suficiente, en este ámbito. Lo contrario sería duplicar un organigrama inter-administraciones, cada vez más complejo que incrementa la burocracia, de forma gravosa para un eficiente e eficaz funcionamiento de las administraciones públicas). Alternativamente, se propone otra enmienda que limita su actuación e injerencia.

ENMIENDA NÚM. 262

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 170

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16.

Texto que se propone:

«4. El DOMOS tendrá el carácter de instrumento informativo y guía para la Administración General del Estado, quien lo aplicará de forma flexible, teniendo en cuenta y respetando, en todo caso los planes de movilidad que, en virtud de sus competencias, les correspondan a cada una de las comunidades autónomas, con quienes establecerá las relaciones de cooperación y coordinación que fueran necesarias.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 263

**Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 24.

Texto que se propone:

«2. El DOMOS servirá de instrumento de formación e información -y en su caso, de guía- para la elaboración de los instrumentos de planificación a los que se refiere el apartado anterior. En ningún caso podrá vincularse la concesión de ayudas a un seguimiento mimético del DOMOS, que resulte escasamente operativo para el progreso económico y social de la Comunidad Autónoma de que se trate.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 264

**Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 42.

Texto que se propone:

«1. Asimismo, las administraciones podrán promover soluciones innovadoras de movilidad con el fin de hacer un uso eficiente de los recursos; entre ellas, la creación de empresas públicas con capital íntegramente público o acudiendo a la colaboración privada.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 171

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 265

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52.

Texto que se propone:

«Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, la decisión de acometer la ejecución de inversiones con participación de financiación pública en infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, en la Red Ferroviaria de Interés General, en los aeropuertos de interés general y en los puertos de interés general cuando estas inversiones son financiadas por las autoridades portuarias, estará sometida al resultado de una evaluación ex ante de sus efectos, que se llevará a cabo en dos etapas:

a. Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental, **o de rentabilidad socio-territorial para aquellos lugares de despoblamiento progresivo, donde la ausencia o reducción de infraestructuras de movilidad se muestre como un fenómeno coadyuvante a tal fenómeno de merma de población.**

b. Estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera.

El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 266

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 172

Texto que se propone:

«Incluir una nueva definición con la numeración que corresponda:

Transporte de viajeros a demanda: será aquel transporte de viajeros considerado de servicio público, prestado por una administración atendiendo a las especiales características del territorio y a la imposibilidad de implementar servicios regulares.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 267

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

«Incluir una nueva definición con la numeración que corresponda:

Obligaciones de servicio público: cualquier obligación impuesta a los servicios de transporte público para cubrir una ruta esencial para el desarrollo económico y social de un territorio.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 268

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

«Nuevo punto:

Tarifas reguladas. Para asegurar la accesibilidad y asequibilidad de los transportes públicos a todas las personas, así como para favorecer su competitividad y promoción frente a otros medios de transporte, se establecerán precios y tarifas reguladas que los operadores deberán respetar.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 173

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 269

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 40.

Texto que se propone:

«Nuevo punto.

Las distintas administraciones deberán coordinarse para facilitar la adquisición de títulos de viaje intermodales con independencia de la administración titular del medio de transporte, que faciliten la interconectividad y abaraten los precios del transporte público.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 270

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49

Texto que se propone:

«Nuevo punto.

Las poblaciones en las que se establezcan paradas en las líneas intermedias serán determinadas con arreglo a la realidad propia de cada territorio y de acuerdo con las CCAA por las cuales las líneas de transporte discurren.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 174

ENMIENDA NÚM. 271

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo III. Artículo 55.

JUSTIFICACIÓN

No justificación de las excepciones.

ENMIENDA NÚM. 272

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 1.ª. Artículo 63.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 273

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 1.ª. Artículo 64.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 274

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 175

Precepto que se suprime:

Sección 1.ª. Artículo 65.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 275

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 1.ª. Artículo 66.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 276

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 1.ª. Artículo 67.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 277

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 1.ª. Artículo 68.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 176

ENMIENDA NÚM. 278

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 1.ª. Artículo 69.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 279

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 1.ª. Artículo 70.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 280

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 2.ª. Artículo 71.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 281

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 177

Precepto que se suprime:

Sección 2.ª. Artículo 72.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 282

**Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)**

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 2.ª. Artículo 73.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 283

**Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)**

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 2.ª. Artículo 73.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 284

**Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)**

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 2.ª. Artículo 74.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 178

ENMIENDA NÚM. 285

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 2.ª. Artículo 75.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 286

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 2.ª. Artículo 76.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 287

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 3.ª. Artículo 77.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 288

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 179

Precepto que se suprime:

Sección 3.ª. Artículo 78.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 289

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 3.ª. Artículo 79.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 290

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 3.ª. Artículo 80.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 291

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 4.ª. Artículo 81.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 180

ENMIENDA NÚM. 292

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 82.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 293

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 83.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 294

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 84.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 295

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 181

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 85.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 296

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 86.

Texto que se propone:

«Artículo 86. Datos abiertos de los servicios de transporte de personas y de movilidad.

1. ~~Los participantes en la provisión de servicios de transporte de personas y de movilidad en cualquier parte del territorio nacional, tales como operadores de transporte de personas, autoridades de transporte y proveedores de servicios de movilidad,~~ **Las administraciones públicas competentes en cada caso**, garantizarán la disponibilidad de los datos sobre servicios de transporte y movilidad definidos en el anexo I de esta ley que se encuentren en soporte digital, de forma gratuita, no discriminatoria y actualizada. La provisión de los datos se llevará a cabo en modo estandarizado, accesible e interoperable, con las características y mediante el sistema de acceso definido en el anexo I de esta ley, que podrá ser actualizado por orden ministerial de la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 297

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 93.

Texto que se propone:

«Artículo 93. Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte

1. Las administraciones públicas fomentarán la implantación de aplicaciones **públicas** de movilidad como servicio y de sistemas integrados de información y venta para el sistema de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 182

transportes público y, en su caso, los servicios de movilidad, priorizando los servicios de movilidad cotidiana.

En estas aplicaciones también se implementarán prestaciones que permitan el control de accesos o el registro de viajes para el caso del necesario cumplimiento de las condiciones de uso de las bonificaciones que se establezcan, así como informaciones en tiempo real sobre los retrasos o suspensiones de servicios.

2. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible se elaborará y aprobará por parte del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible un plan para la implementación de estos sistemas integrados de información y venta, fomentando aquellas soluciones que resulten interoperables.

3. Las aplicaciones de movilidad que se diseñen deberán dar cumplimiento a la normativa sobre condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 298

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional primera.

Texto que se propone:

«2. El Consejo Asesor estará integrado por expertos y personas profesionales independientes de reconocido prestigio en campos afines del conocimiento, con responsabilidades actuales o pasadas en el ámbito académico y universitario, en instituciones colegiales, asociaciones de otro tipo o el sector empresarial, **que no hayan prestado servicios o formado parte de empresas que hayan trabajado para las administraciones públicas en los últimos cinco años**, nombradas por la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por un período de cinco años, renovable solo una vez por un periodo similar.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 299

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 183

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Nueva Disposición Adicional.

Por razones de seguridad aérea las torres de control aeroportuarias deberán ser gestionadas directamente desde el ámbito público, prohibiéndose su gestión a través de la concesión del servicio a empresas privadas. Así mismo, aquellas torres que en este momento están gestionadas a través de concesiones por empresas privadas, una vez que terminen su período de vigencia, revertirán al control público sin que puedan volver a sacarse a concesión.»

JUSTIFICACIÓN

Para garantizar y mejor gestión de la seguridad aérea.

ENMIENDA NÚM. 300

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«La administración competente en materia ferroviaria establecerá las medidas necesarias para que las operadoras y administradoras de la red ferroviaria:

1. Establezcan un plan para la eliminación de los retrasos en los horarios establecidos. Cuando estos se produzcan por circunstancias extraordinarias deberán ser, en todo caso, compensados económicamente. Además se establecerán obligaciones de informar en tiempo real sobre averías y retrasos para facilitar el uso de medios de transporte alternativos por parte de las personas usuarias.

2. Se garantice ante el aumento de demanda la oferta de más plazas disponibles por trayecto y que se incrementen el número de frecuencias para atender de forma adecuada el servicio.

3. Se establezca una limitación y política tarifaria que garantice precios asequibles y accesibles a las personas usuarias.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 184

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Ciudadanos al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2023.—**Edmundo Bal Francés**, Portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

ENMIENDA NÚM. 301

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1

Texto que se propone:

«Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

[...]

2. En particular esta ley pretende:

a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema integrado de movilidad para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.

b) Facilitar la existencia de un sistema de transportes multimodal de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente.

c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad.

d) Fortalecer los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.

e) Establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.

f) [nuevo] Crear un ecosistema de colaboración público-privada con el fin de lograr una mayor eficiencia y un mejor aprovechamiento de la tecnología y recursos existentes para la movilidad.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 302

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 185

Texto que se propone:

«Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

[...]

2. En particular esta ley pretende:

a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema integrado de movilidad para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad, **adaptado al entorno y a las necesidades de movilidad de cada momento.**

b) Facilitar la existencia de un sistema de transportes multimodal de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente.

c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad.

d) Fortalecer los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.

e) Establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 303

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

m) Movilidad sostenible: aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables, tanto para el usuario como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que, **a la vez que se garantiza el crecimiento económico**, se reducen y limitan los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, en particular: la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el ruido, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats y la reducción de la conectividad ecológica y fomentando la movilidad y el transporte cero emisiones.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. La redacción actual puede dar pie a que una movilidad con menos emisiones de gases de efecto invernadero a costa de la renta de los hogares, particularmente lo más vulnerables, se pueda considerar «sostenible».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 186

ENMIENDA NÚM. 304

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados ~~en el marco de un contrato público~~ con cualquier clase de vehículo. **Se incluyen en esta categoría los servicios de taxi, los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) o cualquier otro servicio análogo.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 305

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

w) **[nuevo] Esquemas de movilidad de alta ocupación: conjunto de servicios de movilidad sostenible, como la movilidad compartida, colaborativa o bajo demanda, que suponen una alternativa al vehículo privado y constituyen un beneficio en términos de reducción de externalidades y ocupación del espacio público.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 187

ENMIENDA NÚM. 306

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

Texto que se propone:

«Artículo 5. Principios rectores.

[...]

4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

d) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad, **sostenibilidad económica y eficiencia** y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 307

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

Texto que se propone:

«Artículo 5. Principios rectores.

[...]

12 [nuevo]. Eficiencia. Las políticas públicas e inversiones en el ámbito del transporte y la movilidad deberán diseñarse y priorizarse haciendo un uso adecuado de los recursos económicos disponibles.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 188

ENMIENDA NÚM. 308

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6

Texto que se propone:

«Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

[...]

4. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible cuenta con los siguientes instrumentos para su desarrollo:

- a) La Conferencia Sectorial de Transportes.
- b) El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.
- c) El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
- d) El Grupo de Trabajo de Infraestructuras de Recarga del Vehículo Eléctrico (GTIRVE).**
- e) El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).
- f) El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 309

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6

Texto que se propone:

«Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

[...]

4. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible cuenta con los siguientes instrumentos para su desarrollo:

- a) La Conferencia Sectorial de Transportes.
- b) El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.
- c) El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
- d) El Centro Estatal para el despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje de vehículos eléctricos y alternativos (CEIRVEA).**
- e) El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).
- f) El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 189

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 310

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 7

Texto que se propone:

«Artículo 7. Objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

[...]

j) **[Nuevo] La planificación, impulso, gestión y coordinación para el despliegue de una red suficiente en número, potencia y capilaridad de infraestructura de recarga y repostaje de acceso público a nivel nacional.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 311

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10

Texto que se propone:

«Artículo 10. Composición y adopción de acuerdos por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

1. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible estará compuesto por la Presidencia, las Vicepresidencias y las Vocalías.

2. La presidencia corresponderá a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3. Las Vicepresidencias se determinarán reglamentariamente.

4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de **trescientos mil habitantes** y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.

5. La Secretaría, con voz y sin voto, corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

6. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible aprobará su reglamento interno por mayoría absoluta. El resto de acuerdos se adoptarán por mayoría de los asistentes.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 190

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 312

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10

Texto que se propone:

«Artículo 10. Composición y adopción de acuerdos por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

1. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible estará compuesto por la Presidencia, las Vicepresidencias y las Vocalías.

2. La presidencia corresponderá a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3. Las Vicepresidencias se determinarán reglamentariamente.

4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de un millón de habitantes, **los municipios principales de las áreas urbanas de más de quinientos mil habitantes** y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.

5. La Secretaría, con voz y sin voto, corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

6. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible aprobará su reglamento interno por mayoría absoluta. El resto de acuerdos se adoptarán por mayoría de los asistentes.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 313

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14

Texto que se propone:

«Artículo 14. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

1. Se crea el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) como instrumento digital del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible bajo la dirección del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 191

Artificial. Con él se trata de garantizar la disponibilidad para todas las administraciones y en las condiciones que se establezca reglamentariamente, para toda la ciudadanía, mediante datos abiertos, de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las administraciones públicas, los operadores de transporte y los gestores de infraestructura, entre otros. Dichos datos deberán seguir las especificaciones técnicas indicadas desde la Oficina del Dato, integrada dentro de la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial, **garantizándose su anonimización y que la información contenida en ningún caso incluye datos del ámbito privado de los usuarios.»**

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 314

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

Texto que se propone:

«Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

[...]

3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana coordinará una comisión técnica integrada por representantes de todas las administraciones, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha comisión técnica contará en todo caso con representación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, **del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo** y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico.

El anteproyecto será informado preceptivamente por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible y, por último, será sometido a información pública. Analizadas y valoradas las alegaciones, la comisión técnica elaborará una propuesta definitiva.

El DOMOS será aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, y remitido para su conocimiento al Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

Este mismo procedimiento será aplicable a la tramitación de las revisiones periódicas del DOMOS, que se realizarán, como máximo, cada diez años.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 192

ENMIENDA NÚM. 315

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

Texto que se propone:

«Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

[...]

3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana coordinará una comisión técnica integrada por representantes de todas las administraciones, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha comisión técnica contará en todo caso con representación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico.

El anteproyecto será informado preceptivamente por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible y, por último, será sometido a información pública. Analizadas y valoradas las alegaciones, la comisión técnica elaborará una propuesta definitiva.

El DOMOS será aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, y remitido para su conocimiento al Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

Este mismo procedimiento será aplicable a la tramitación de las revisiones periódicas del DOMOS, que se realizarán, como máximo, cada **cinco** años.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 316

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

Texto que se propone:

«Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 193

4. Cuando las políticas públicas en materia de movilidad de la Administración General del Estado no estén alineadas con las directrices del DOMOS se deberá justificar expresamente las razones de interés general que lo motiven.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 317

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

Texto que se propone:

«Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

[...]

3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana coordinará una comisión técnica integrada por representantes de todas las administraciones, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha comisión técnica contará en todo caso con representación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico.

El anteproyecto será informado preceptivamente por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, el Consejo Superior de Movilidad Sostenible y la **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia** y, por último, será sometido a información pública. Analizadas y valoradas las alegaciones, la comisión técnica elaborará una propuesta definitiva.

El DOMOS será aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, y remitido para su conocimiento al Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

Este mismo procedimiento será aplicable a la tramitación de las revisiones periódicas del DOMOS, que se realizarán, como máximo, cada diez años.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 194

ENMIENDA NÚM. 318

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 17

Texto que se propone:

«5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

a) Directrices generales para una movilidad sostenible, incluyendo de manera específica directrices para la movilidad urbana y metropolitana y directrices para la movilidad rural o de zonas de baja densidad de población.

b) Objetivos, sendas e hitos cuantitativos y cualitativos de carácter indicativo de las políticas de las administraciones públicas.

c) Orientaciones sobre los criterios de planificación de infraestructuras de transporte, tanto para generación de nueva infraestructura como para la gestión sostenible y eficiente de la conservación de las infraestructuras existentes.

d) Sistema de indicadores para el seguimiento de los objetivos, sendas e hitos.

e) Relación de los ámbitos temáticos de otros instrumentos de la movilidad sostenible, como las directrices metodológicas y guías de buenas prácticas.

f) Elementos de las estrategias y planes de las administraciones públicas en materia de información, sensibilización y formación.

g) —

Este contenido podrá ser ampliado por acuerdo del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. Que el contenido puede ser ampliado no es parte del contenido, debe ir en párrafo aparte.

ENMIENDA NÚM. 319

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 17

Texto que se propone:

«5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

a) Directrices generales para una movilidad sostenible, incluyendo de manera específica directrices para la movilidad urbana y metropolitana y directrices para la movilidad rural o de zonas de baja densidad de población.

b) Directrices para un sistema de movilidad multimodal plenamente integrado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 195

c) Objetivos, sendas e hitos cuantitativos y cualitativos de carácter indicativo de las políticas de las administraciones públicas.

d) Orientaciones sobre los criterios de planificación de infraestructuras de transporte, tanto para generación de nueva infraestructura como para la gestión sostenible y eficiente de la conservación de las infraestructuras existentes.

e) Sistema de indicadores para el seguimiento de los objetivos, sendas e hitos.

f) Relación de los ámbitos temáticos de otros instrumentos de la movilidad sostenible, como las directrices metodológicas y guías de buenas prácticas.

g) Elementos de las estrategias y planes de las administraciones públicas en materia de información, sensibilización y formación.

Este contenido podrá ser ampliado por acuerdo del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 320

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19

Texto que se propone:

«Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas.

[...]

j) [nuevo] Implantación de infraestructura de recarga y repostaje de combustibles alternativos de acceso público.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 321

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20.

Texto que se propone:

Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 196

2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:
 - a) El fomento de la movilidad activa y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.
 - b) El fomento de la movilidad inclusiva y accesible.
 - c) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.
 - d) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y contratos de servicio público.
 - e) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.
 - f) Políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística en territorio nacional.
 - g) **[nuevo] El fomento del transporte integrado y multimodal.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 322

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 21.

Texto que se propone:

1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas:
 - a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, en particular la activa, en la calidad de vida, la salud y el medioambiente, **y los servicios de movilidad colaborativa.**
 - b) Promoverán acciones formativas que doten a los y las profesionales y a la ciudadanía en general, de las habilidades necesarias para lograr la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad sostenible.
- [...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 323

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De supresión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 197

Precepto que se suprime:

Sección 1.ª. Artículo 25.

JUSTIFICACIÓN

El artículo entra en contradicción con lo previsto por la Ley de Cambio Climático tan solo dos años después de la aprobación de esta última. Supone una complejidad burocrática adicional, únicamente para «cumplir expediente» sin una clara ganancia en términos de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 324

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 1.ª. Artículo 27.

JUSTIFICACIÓN

Las obligaciones que se establecen a las empresas en materia de movilidad sostenible son una carga excesiva que no está resultando suficientemente justificada. En el caso de las empresas y entidades pertenecientes al sector público, además, nada impide a las direcciones de esas empresas y entidades, a instancia del Gobierno en su caso, la elaboración de dichos planes. En cualquier caso, su plasmación en una norma de rango de ley no es adecuada.

ENMIENDA NÚM. 325

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27.

Texto que se propone:

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

[...]

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de **2.000** personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones y de servicios de movilidad colaborativa, así como impulsar la movilidad activa.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 198

ENMIENDA NÚM. 326

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27.

Texto que se propone:

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

[...]

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas ~~y privadas~~ deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.

[...]

JUSTIFICACIÓN

La extensión de la obligación de elaborar planes de movilidad a empresas privadas es una carga burocrática no está justificada y no resulta coherente con el resto del artículo.

ENMIENDA NÚM. 327

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29.

Texto que se propone:

Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

- a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.
- b) El transporte público colectivo.
- c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.
- d) El transporte público bajo demanda y en vehículos de alquiler sin conductor.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 199

e) En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida.

2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, la ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos.

JUSTIFICACIÓN

Detallar mejor la jerarquía de la movilidad urbana. El uso de sistemas de alquiler de vehículos sin conductor o el transporte público bajo demanda, por el alto y continuo uso de los vehículos, permite la liberación de espacio en la vía pública en comparación con el empleo del vehículo privado, lo que reduce las externalidades y lo hace preferible a este último.

ENMIENDA NÚM. 328

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29.

Texto que se propone:

Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.

b) El transporte público colectivo.

c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.

d) En relación con el vehículo **particular**, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. El tipo de titularidad del vehículo no es lo que afecta a la movilidad, sino su uso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 200

ENMIENDA NÚM. 329

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29.

Texto que se propone:

Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.

b) El transporte público colectivo.

c) Los esquemas de movilidad **tanto de alta ocupación como de alta rotación** que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.

d) En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. La eficiencia en la movilidad se puede lograr tanto aumentando la capacidad individual de ocupación de cada vehículo como reduciendo el tiempo que pasa ocupando espacio público sin uso.

ENMIENDA NÚM. 330

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 30.

Texto que se propone:

Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa. [...]

2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

a) El fomento de la movilidad activa y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.

b) El fomento de la movilidad inclusiva y accesible.

c) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 201

d) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y contratos de servicio público.

e) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.

f) Políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística en territorio nacional.

g) [nuevo] El fomento del transporte integrado y multimodal.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 331

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 34.

Texto que se propone:

Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para **los servicios de transporte público, tanto colectivo como bajo demanda**, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público ~~colectivo~~, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación o de bajas emisiones, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 202

ENMIENDA NÚM. 332

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 40

Texto que se propone:

Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.

1. Las administraciones públicas velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales las personas usuarias puedan completar su ruta desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria y la disposición a las personas usuarias de herramientas digitales de pago de los servicios.

2. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril faciliten la intermodalidad y el uso combinado con modos de nulas emisiones, como la bicicleta o ciclo, **otros vehículos de movilidad personal y el transporte público bajo demanda**, en trayectos urbanos e interurbanos.

3. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 333

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 40.

Texto que se propone:

Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.

1. Las administraciones públicas velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales las personas usuarias puedan completar su ruta desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria y la disposición a las personas usuarias de herramientas digitales de pago de los servicios.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 203

2. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril faciliten la intermodalidad y el uso combinado con modos de nulas emisiones, como la bicicleta o ciclo, en trayectos urbanos e interurbanos.

3. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad **que sean más eficientes en atención a las necesidades del entorno y los recursos disponibles.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 334

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 40.

Texto que se propone:

Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.

1. Las administraciones públicas velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales las personas usuarias puedan completar su ruta desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria y la disposición a las personas usuarias de herramientas digitales de pago de los servicios.

2. A tal efecto, las administraciones públicas velarán por que la nomenclatura y denominación de las infraestructuras de transporte sea lo más breve y concisa posible, facilitando una lectura ágil e intuitiva en cualquier tipo de formato o soporte. Asimismo, las administraciones públicas deberán coordinarse para que las infraestructuras coincidentes en una misma localización tengan el mismo o similar denominación, de manera que sea más intuitiva para los usuarios la estructura de la red, las distintas posibilidades de transbordo y se facilite el transporte multimodal.

3. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril faciliten la intermodalidad y el uso combinado con modos de nulas emisiones, como la bicicleta o ciclo, en trayectos urbanos e interurbanos.

4. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 204

ENMIENDA NÚM. 335

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 42.

Texto que se propone:

Artículo 42. Régimen de prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad.

1. La prestación de servicios regulares de transporte de personas por carretera que no estén sometidos a obligación de servicio público es libre y su prestación no requerirá concesión administrativa. Podrá, no obstante, requerir la obtención de licencia en los términos que reglamentariamente se establezcan.

2. Las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus competencias y con arreglo al Reglamento (CE) número 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, determinarán qué servicios de transporte de personas por carretera tendrán la consideración de servicio público.

3. La prestación de servicios de transporte público de personas por carretera podrá ser de carácter lineal o de carácter zonal. Se podrá incluir la prestación de servicios de movilidad o de infraestructuras vinculadas a los servicios como estaciones, intercambiadores, centros de mantenimiento, servicios tecnológicos, centros de gestión de operaciones, aparcamientos y cualesquiera otros vinculados a la prestación del servicio.

JUSTIFICACIÓN

Habiéndose liberalizado el transporte ferroviario de viajero de larga distancia resulta incoherente, cuando no contraproducente, mantener el régimen actual de concesión monopolística en el transporte de media y larga distancia por carretera.

ENMIENDA NÚM. 336

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 50.

Texto que se propone:

Artículo 50. Prestación de servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal en régimen de libre competencia.

En los servicios de transporte regular de personas por carretera de competencia estatal, de manera motivada, el Consejo de Ministros podrá autorizar la prestación del servicio en régimen de **concesión administrativa** en las rutas propuestas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana pudiendo, **en su caso**, imponer a los operadores que presten dichos servicios el cumplimiento de determinadas obligaciones, en virtud del procedimiento que se establezca reglamentariamente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 205

JUSTIFICACIÓN

Habiéndose liberalizado el transporte ferroviario de viajero de larga distancia resulta incoherente, cuando no contraproducente, mantener el régimen actual de concesión monopolística en el transporte de media y larga distancia por carretera.

ENMIENDA NÚM. 337

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 93.

Texto que se propone:

Artículo 93. Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte.

1. Las administraciones públicas fomentarán la implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y de sistemas integrados de información y venta para el sistema de transportes público y, en su caso, los servicios de movilidad, priorizando los servicios de movilidad cotidiana. **Para el alcance de este objetivo, las administraciones tendrán en cuenta el desarrollo de las aplicaciones ya existentes de movilidad, tejiendo alianzas de colaboración público-privada para la integración de todas las formas de movilidad en estas aplicaciones.**

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 338

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 93.

Texto que se propone:

Artículo 93. Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte.

1. Las administraciones públicas fomentarán la implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y de sistemas integrados de información y venta para el sistema de transportes público y, en su caso, los servicios de movilidad, priorizando los servicios de movilidad cotidiana.

2. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible se elaborará y aprobará por parte del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible un plan para la implementación de estos sistemas integrados de información y venta, fomentando aquellas soluciones que resulten interoperables.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 206

3. Las aplicaciones de movilidad que se diseñen deberán dar cumplimiento a la normativa sobre condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social.

4. Las condiciones que definen los acuerdos técnicos y financieros entre los servicios de transporte de pasajeros y los proveedores independientes de billetes de transporte multimodales digitales deberán ser razonables, justas, transparentes y proporcionadas.

JUSTIFICACIÓN

La mayor barrera existente a día de hoy para las plataformas de movilidad como servicio es la compatibilidad de los medios de pago entre los distintos sistemas.

ENMIENDA NÚM. 339

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo IV. Artículo 94.

Texto que se propone:

Artículo 94. Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte.

[...]

2. La Sección Transversal de Formación y Capacitación tendrá la composición que se determine reglamentariamente y contará, en todo caso, con la participación de representantes de las Comunidades Autónomas **y de las asociaciones más representativa del sector de la formación vial.**

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 340

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96.

Texto que se propone:

Artículo 96. Nodos logísticos de importancia estratégica.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 207

5. [nuevo] Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en la reserva de espacios de seguridad y servicio dentro de los instrumentos de ordenación del territorio y planificación urbanística. Las franjas y superficies de servidumbre legalmente reservadas a la influencia de los nodos logísticos de interés general ocupadas por actividades incompatibles con la estancia en tránsito de mercancías especiales u otras actividades del nodo requerirán la catalogación, por parte del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana, como uso o edificación no compatible con el nodo logístico de interés general.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 341

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria segunda

Texto que se propone:

Disposición transitoria segunda. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.

1. En el plazo de **seis meses** desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 49.

2. En el plazo de **un año** a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar adjudicados los contratos de concesión de servicios de todas las concesiones estatales incluidas en aquél.

En este mismo plazo de **un año**, las Comunidades Autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos, con carácter general, en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal.

3. En todo caso, la administración está obligada a iniciar los procedimientos de licitación de los contratos de concesión de servicios del nuevo mapa concesional en el plazo máximo de **tres meses** desde la fecha de su aprobación. Este plazo podrá prorrogarse una sola vez por un período de **tres meses** más, si concurren circunstancias excepcionales.

Los nuevos contratos de concesión de servicios podrán incluir tráficos que se encuentren afectados por contratos en vigor en el momento de la licitación, en cuyo caso el pliego de cláusulas administrativas particulares incluirá las prescripciones necesarias para la incorporación de tales tráficos al nuevo servicio adjudicado desde la fecha de finalización del contrato preexistente.

4. **La elaboración del mapa concesional se realizará respetando la definición de operador del servicio público establecida en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 de forma que solo serán objeto de adjudicación las concesiones de servicios de transporte público regular de viajero de uso general por carretera que cumplan los requisitos de la definición de operador del servicio público previstos en el citado Reglamento. El resto de servicios de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera no estarán sujetos a concesión sino a licencia administrativa y se prestarán en régimen de libre competencia, tal como establece el artículo 42.1 de la presente Ley.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 208

JUSTIFICACIÓN

Reducción de los plazos de aprobación del nuevo mapa concesional y de la adjudicación de los contratos de concesión de servicios para a ver realmente efectiva la entrada en vigor del nuevo modelo definido en la ley.

Es necesario aclarar en esta disposición transitoria el criterio que se seguirá para la elaboración del mapa concesional y la posterior adjudicación de las nuevas concesiones, atendiendo a lo dispuesto en el reglamento comunitario 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 que define las características del operador de servicio público. Los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera de ámbito estatal que no cumplan con los requisitos de operador de servicio público, una vez efectuado los análisis pertinentes, han de prestarse en régimen de libre competencia.

ENMIENDA NÚM. 342

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación Ley 16/1987

Texto que se propone:

Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

[...]

Ocho. El artículo 70 queda redactado como sigue:

«Artículo 70.

1. La prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general deberá ser precedida del correspondiente y fundado acuerdo del Consejo de Ministros sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, el cual debe ser acompañado de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos.»

En todo caso, lo dispuesto en el párrafo precedente se entenderá sin perjuicio de la liberalización efectiva de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad, según lo dispuesto en la Ley de Movilidad Sostenible.

Nueve. El artículo 71 queda redactado como sigue:

«Artículo 71.

Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la administración, pudiendo ser utilizados, sin discriminación, por cualquier persona que lo desee en las condiciones establecidas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

Como regla general, la prestación de los mencionados servicios públicos se llevará a cabo por la empresa a la que la administración adjudique el correspondiente contrato de concesión de servicios. No obstante, la administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 209

No obstante lo dispuesto en los párrafos precedentes, en los servicios de transporte regular de personas por carretera y servicios de movilidad que no cumplan los requisitos de la definición de operador del servicio público previstos en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, el Consejo de Ministros autorizará la prestación del servicio en régimen de libre competencia, según lo dispuesto en los artículos 42 y 50 de la Ley de Movilidad Sostenible.»

Diez. El artículo 72 queda redactado como sigue:

«Artículo 72.

1. Con objeto de garantizar la cohesión territorial, los contratos de concesión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán por la administración con carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráficos coincidentes, salvo en los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés general o cuando en el pliego del contrato se fijen limitaciones a esta regla general, detallándose los tráficos existentes o previstos que no se prestarán en exclusiva y que deberán ser aprobados por el Consejo de Ministros.

2. Lo dispuesto en el apartado primero del presente artículo se entenderá sin perjuicio de la liberalización efectiva de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad, según lo dispuesto en la Ley de Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

En línea con la liberalización efectiva del transporte de larga distancia de pasajeros por carretera.

ENMIENDA NÚM. 343

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone:

Disposición final [nueva]. Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.

La letra e) del artículo 42.3 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, queda redactada como sigue:

«e) Las cantidades satisfechas con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, con el límite de 1.500 euros anuales para cada trabajador, a las siguientes entidades: i) entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros;

ii) entidades encargadas de prestar servicio de alquiler, cualquiera que sea su duración, de bicicletas, bicicletas de pedaleo asistido, patinetes, ciclomotores y motocicletas;

iii) entidades encargadas de prestar el servicio de alquiler de vehículos eléctricos, híbridos enchufables, de hidrógeno o con un bajo impacto ambiental accesibles en la vía pública, así como

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 210

las entidades encargadas de prestar los servicios de taxi y VTC mediante vehículos con un bajo impacto ambiental. Se entenderán como vehículos con un bajo impacto ambiental, aquéllos que obtengan etiqueta ECO o Cero Emisiones de conformidad con el Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, así como aquéllos que no estén motorizados.

También tendrán la consideración de cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el citado servicio público, las fórmulas indirectas de pago que cumplan las condiciones que se establezcan reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Adaptación de la fiscalidad a la realidad contemporánea de la movilidad de los trabajadores. Al mantenerse la cuantía máxima de 1.500 € la modificación no supone disminución de ingresos a las arcas públicas e incentiva el uso de alternativas de transporte menos sostenibles.

ENMIENDA NÚM. 344

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone:

Disposición final [nueva]. Modificación del Real Decreto 439/2007, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y se modifica el Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 304/2004, de 20 de febrero.

Se modifica el artículo 46 bis del Real Decreto 439/2007, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y se modifica el Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 304/2004, de 20 de febrero, con reserva de su rango, que queda redactado como sigue:

«1. Tendrán la consideración de fórmulas indirectas de pago a efectos de lo previsto en el artículo 42.3 e) de la Ley del Impuesto la entrega a los trabajadores de tarjetas o cualquier otro medio electrónico de pago que cumplan los siguientes requisitos:

1.º Que puedan utilizarse exclusivamente como contraprestación por la adquisición de títulos de transporte que permitan la utilización del servicio público de transporte colectivo de viajeros o el pago por desplazamiento o alquiler de los vehículos a las entidades previstas en el artículo 42.3.e) de la Ley del Impuesto. [...]»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda precedente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 211

ENMIENDA NÚM. 345

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva. Zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos pesados.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con las Comunidades Autónomas, llevará a cabo un estudio para seleccionar los tramos de la red de carreteras de alta intensidad viaria que requieren la construcción, adecuación o reserva de suelo para dar servicios de aparcamiento seguro. El estudio incluirá las ubicaciones de las áreas de estacionamiento de vehículos pesados de mercancías que actualmente se utilizan de forma habitual por los conductores de dichos vehículos y una propuesta de selección y conversión, en su caso, de aparcamientos de vialidad invernal gestionados por el Ministerio para que sirvan como aparcamientos seguros.

JUSTIFICACIÓN

Con el objetivo de corregir el déficit de espacios seguros de aparcamiento para vehículos pesados.

ENMIENDA NÚM. 346

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

Disposición adicional novena bis [nueva]. Facilitación del uso y pago en infraestructura de repostaje y recarga eléctrica de vehículos.

En el plazo de doce meses desde la entrada en vigor de esta ley, los puntos de recarga de vehículos eléctricos de acceso público de alta potencia deberán contar con terminales de punto de venta (TPV) que permitan el pago con tarjeta bancaria.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 212

ENMIENDA NÚM. 347

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De supresión.

Precepto que se suprime:

Disposición adicional undécima

JUSTIFICACIÓN

La disposición no dice nada. Su único objetivo es poder decir que en la ley hay un artículo sobre transporte ferroviario de mercancías, pero su contenido es sustantivo es nulo y se limita a decir una obviedad.

ENMIENDA NÚM. 348

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

Disposición adicional [nueva]. Creación del Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo de España.

1. Se crea el Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo de España, como corporación de derecho público reconocida por el Estado, con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y ejercicio de sus funciones con sujeción a la Ley.

2. El Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo de España tendrá ámbito nacional y se relacionará orgánicamente con la Administración a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3. La incorporación en el Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo será voluntaria y podrán integrarse en dicho Colegio aquellos profesionales que lo soliciten y sean titulares de una licencia civil vigente de controlador de la circulación aérea válidamente expedida.

4. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, previo diálogo con las asociaciones representativas de los profesionales del tránsito aéreo de España, aprobará los estatutos provisionales de este Colegio, en los que se regularán los requisitos para participar en las elecciones de los órganos de gobierno, el procedimiento y plazo de convocatoria de las citadas elecciones, así como la constitución de los órganos de gobierno del Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo de España.

5. Constituidos los órganos de gobierno colegiales según lo establecido en el apartado precedente, aquellos remitirán al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de seis meses, los estatutos generales a que se refiere la vigente legislación sobre Colegios Profesionales. El Ministerio someterá a la aprobación del Gobierno los estatutos generales, que dejará sin efecto los estatutos provisionales.

6. Se faculta al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para dictar las disposiciones necesarias para la ejecución de lo dispuesto en esta disposición adicional.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 213

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 349

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone:

Disposición final [nueva]. Modificación del Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.

Se modifica, manteniendo su rango de real decreto, la letra a) del artículo 2 del Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera, que pasa a tener la siguiente redacción:

«o) Transportes íntegramente desarrollados en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla o en islas cuya superficie no supere los dos mil trescientos kilómetros cuadrados, siempre que estas no se encuentren unidas al territorio peninsular por ningún puente, vado o túnel cuyo uso esté abierto a los vehículos de motor.»

JUSTIFICACIÓN

Se amplía la excepción en el uso del tacógrafo de islas de superficie inferior a 250 km² a inferior a 2.300 km², haciendo pleno aprovechamiento del margen que permite el artículo 13 del Reglamento (CE) 561/2006.

ENMIENDA NÚM. 350

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone:

Disposición final [nueva]. Modificación la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

El ordinal 1.º del punto 2 del apartado Uno del artículo 91 la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, queda redactado como sigue:

«1.º Los transportes de viajeros y sus equipajes, así como el arrendamiento de vehículos de alquiler sin conductor destinados a uso compartido.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 214

JUSTIFICACIÓN

Se iguala el tratamiento fiscal del carsharing al existente para VTC y taxi.

ENMIENDA NÚM. 351

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final segunda. Modificación Real Decreto Legislativo 2/2004

Texto que se propone:

Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

[...]

Dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 24, que queda redactada de la siguiente manera:

«1. El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas:

a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada.

En los supuestos de aprovechamiento especial del dominio público local mediante la circulación en zonas de bajas emisiones de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación, se podrá utilizar como valor de referencia de mercado el coste que hubiera tenido que abonar ese vehículo si hubiera estacionado en un aparcamiento público en lugar de circular por la zona calificada de bajas emisiones.

Las ordenanzas fiscales podrán prever la utilización de mediciones empíricas e individuales de las emisiones reales de los vehículos para la determinación o ajuste del importe de la tasa con el fin de establecer un gravamen más proporcional.

JUSTIFICACIÓN

Se permite expresamente el empleo de medidores de emisiones para gravar de forma más precisa a los vehículos que empíricamente se compruebe que contaminan más.

ENMIENDA NÚM. 352

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 215

Texto que se propone:

Disposición adicional [nueva]. Registro Estatal de Operadores de Vehículos de Uso Compartido.

Se crea el Registro Estatal de Operadores de Vehículos de Uso Compartido, adscrito al Ministerio de Movilidad, Transporte y Agenda Urbana. Se incorporarán al Registro aquellos operadores que pretendan ejercer la actividad descrita en el artículo 2.1.s) con una flota de vehículos en régimen de arrendamiento sin conductor. Mediante Resolución de la Secretaría General de Transportes se determinarán los requisitos necesarios para incorporarse al Registro.

JUSTIFICACIÓN

El Registro pretende dar más seguridad jurídica al sector del carsharing y facilita a las autoridades locales con menos recursos la fácil identificación y reconocimiento de los operadores, especialmente relevante en el marco de las ZBE.

ENMIENDA NÚM. 353

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone:

Texto:

Disposición final [nueva]. Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

La Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, queda modificada en los siguientes términos:

1. El apartado 5 del artículo 48 queda redactado como sigue:

«5. Para la ejecución de nuevas instalaciones de recarga de vehículos eléctricos y todos los equipamientos asociados necesarios, con una capacidad agregada de cargadores superior a 1 MW, no podrá exigirse por parte de las administraciones públicas competentes tanto locales como autonómicas o estatales la obtención de licencia o autorización previa de obras, instalaciones, de funcionamiento o de actividad, de carácter urbanístico, incluyendo autorizaciones de uso especial del suelo, de carácter medioambiental ni otras de clase similar o análogas, excepto en edificaciones del patrimonio histórico-artístico con la categoría de bien de interés cultural.

Las licencias o autorizaciones previas, incluyendo el régimen de autorizaciones previsto en el artículo 53, serán sustituidas por declaraciones responsables, de conformidad con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, relativas al cumplimiento de las previsiones legales establecidas en la normativa vigente. En todo caso, el declarante deberá estar en posesión del justificante de pago del tributo correspondiente cuando sea preceptivo. La declaración responsable deberá contener una manifestación explícita del cumplimiento de aquellos requisitos que resulten exigibles de acuerdo con la normativa vigente, incluido, en su caso, estar en posesión de la documentación que así lo acredite.

La declaración responsable permitirá realizar la instalación del punto de recarga e iniciar el servicio de recarga energética desde el día de su presentación, sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección de las administraciones públicas competentes.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

La inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, en cualquier dato, manifestación o documento que se acompañe o incorpore a una declaración responsable, o la no presentación de la declaración responsable determinará la imposibilidad de explotar la instalación y, en su caso, la obligación de retirarla desde el momento en que se tenga constancia de tales hechos, sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles o administrativas a que hubiera lugar.

Las administraciones públicas competentes establecerán los elementos de la declaración responsable que tendrán dicho carácter esencial.

Lo previsto en este apartado se entenderá sin perjuicio del régimen de autorizaciones previsto en el artículo 53.»

2. El artículo 53 queda redactado como sigue:

1. Para la puesta en funcionamiento de nuevas instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas directas de potencia superior a 1MW, contempladas en la presente ley o modificación de las existentes se requerirá de las siguientes autorizaciones administrativas:

a. Autorización administrativa previa, que se tramitará con el anteproyecto de la instalación como documento técnico y, en su caso, conjuntamente con la evaluación de impacto ambiental, según lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y otorgará a la empresa autorizada el derecho a realizar una instalación concreta en determinadas condiciones.

La autorización administrativa de instalaciones de generación no podrá ser otorgada si su titular no ha obtenido previamente los permisos de acceso y conexión a las redes de transporte o distribución correspondientes.

b. Autorización administrativa de construcción, que permite al titular realizar la construcción de la instalación cumpliendo los requisitos técnicos exigibles.

Para solicitarla, el titular presentará un proyecto de ejecución junto con una declaración responsable que acredite el cumplimiento de la normativa que le sea de aplicación.

Para su resolución se deberán analizar los condicionados exclusivamente técnicos de aquellas Administraciones Públicas, organismos o empresas que presten servicios públicos o de interés económico general, únicamente en lo relativo a bienes y derechos de su propiedad que se encuentren afectados por la instalación.

La tramitación y resolución de autorizaciones definidas en los párrafos a) y b) del apartado 1 del presente artículo podrán efectuarse de manera consecutiva, coetánea o conjunta.

c. Autorización de explotación, que permite, una vez ejecutado el proyecto, poner en tensión las instalaciones y proceder a su explotación.

Para la ejecución de nuevas instalaciones de recarga de vehículos eléctricos y todos los equipamientos asociados necesarios, con una capacidad agregada de cargadores superior a 1 MW, así como las líneas de transporte y distribución necesarias para alimentar a dichas instalaciones, y sin perjuicio de lo establecido en el artículo 55 siguiente, se requerirá una declaración responsable, de conformidad con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, relativas al cumplimiento de las previsiones legales establecidas en la normativa vigente. En todo caso, el declarante deberá estar en posesión del justificante de pago del tributo correspondiente cuando sea preceptivo. La declaración responsable deberá contener una manifestación explícita del cumplimiento de aquellos requisitos que resulten exigibles de acuerdo con la normativa vigente, incluido, en su caso, estar en posesión de la documentación que así lo acredite.

Adicionalmente, para la puesta en funcionamiento de tales instalaciones de recarga de vehículos será necesaria la obtención de la autorización de explotación, que permite, una vez ejecutado el proyecto, poner en tensión las instalaciones y proceder a su explotación.

[...]

2. La Administración Pública competente podrá establecer que determinados tipos de modificaciones no sustanciales de las instalaciones de transporte, distribución y producción, líneas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 217

directas e infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos con una capacidad agregada de cargadores superior a 1 MW no queden sometidas a las autorizaciones administrativas previas previstas en los apartados 1.a) y b)

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Para impulsar la implantación de las instalaciones de recarga de vehículos eléctricos.

ENMIENDA NÚM. 354

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación Ley 16/1987

Texto que se propone:

Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

[...]

Cinco bis [nuevo]. El artículo 48 queda modificado como sigue:

«1. El otorgamiento de las autorizaciones de transporte público tendrá carácter reglado por lo que sólo podrá denegarse cuando no se cumplan los requisitos exigidos para ello.

2. En ningún caso las limitaciones reglamentarias podrán ser de carácter cuantitativo.»

JUSTIFICACIÓN

El límite cuantitativo a las autorizaciones de transporte público es una limitación que no trae causa del interés general sino que tiene como único fin restringir la oferta para poder aumentar los precios a los viajeros y reducir sus opciones de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 355

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación Ley 16/1987

Texto que se propone:

Ordenación de los Transportes Terrestres.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 218

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

[...]

Cinco bis [nuevo]. El artículo 48 queda modificado como sigue:

«1. El otorgamiento de las autorizaciones de transporte público tendrá carácter reglado por lo que sólo podrá denegarse cuando no se cumplan los requisitos exigidos para ello.

2. No obstante, y de conformidad con las normas comunitarias y demás disposiciones que, en su caso, resulten de aplicación, cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento tanto de nuevas autorizaciones habilitantes para la realización de transporte interurbano en esa clase de vehículos como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto anterior, a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte, procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada **diez** de éstas.

No obstante, aquellas comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, podrán modificar la regla de proporcionalidad señalada en el párrafo anterior, siempre que la que apliquen sea menos restrictiva que esa.»

JUSTIFICACIÓN

Rebaja de la ratio límite de VTC de 1 por cada 30 licencias de taxi a 1 por cada 10.

ENMIENDA NÚM. 356

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone:

Disposición final [nueva]. Modificación del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

Queda derogada la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

JUSTIFICACIÓN

Supresión de la habilitación a las CCAA de modificar las condiciones de explotación de las VTC.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 219

ENMIENDA NÚM. 357

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

Disposición adicional [nueva]. Programa de viajes en ferrocarril para jóvenes.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, establecerá un convenio con los operadores de servicios ferroviarios de transporte de viajeros de media y larga distancia en España para la creación de un billete integrado de viajes ilimitados, durante un periodo de tiempo determinado, por todo el territorio nacional destinado a jóvenes de 16 a 27 años.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá incluir en el mencionado convenio a las compañías de transporte marítimo de pasajeros con el fin de integrar en el billete las rutas que conectan Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla con el territorio peninsular español, así como las rutas que conectan las islas entre sí.

JUSTIFICACIÓN

Con el fin de facilitar el conocimiento de la riqueza cultural española entre los jóvenes, se propone la creación de un billete integrado de viajes ilimitados análogo a Interrail y Eurail destinado a jóvenes residentes en España para viajes dentro del territorio nacional.

ENMIENDA NÚM. 358

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

Disposición adicional [nueva]. Nomenclatura de la infraestructura de transporte.

Los nombres oficiales de estaciones de ferrocarril y aeropuertos se limitarán estrictamente al nombre de la localidad donde se encuentren o, en su caso, la referencia geográfica principal a la que presenten servicio.

Cuando se considere oportuno añadir el nombre de personalidades con el fin de homenajearlas, se hará únicamente a efectos de imagen y mercadotecnia, sin que suponga modificación del nombre oficial. Tampoco podrá suponer modificación del nombre que figura en paneles informativos ni en las indicaciones de origen o destino de los billetes, de manera que se facilite la usabilidad y la accesibilidad del transporte público.

Las administraciones públicas competentes, de manera coordinada, evitarán que las infraestructuras coincidentes en una misma localización tengan nombres diferentes, de manera que sea más intuitiva para los usuarios la estructura de la red, las distintas posibilidades de transbordo y se impulse el transporte multimodal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 220

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 359

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

Disposición adicional [nueva]. Integración tarifaria del transporte competencia de la Administración General del Estado.

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, las tarifas de los servicios de transporte público urbano y metropolitano competencia de la Administración General del Estado deberán estar plenamente integradas con el resto de servicios de transporte público de área metropolitana que corresponda, de manera que con un solo título se pueda hacer un mismo trayecto metropolitano independientemente del modo de transporte público empleado.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 360

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Anexo I

Texto que se propone:

[...]

c) Datos a proporcionar: rutas, paradas, horarios, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental, servicios adicionales al transporte, **perturbaciones, información de estado en real tales como retrasos, anulaciones**, así como toda la información sobre servicios de transporte programado requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos y **apartado 2 relativo a datos dinámicos** del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 221

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 361

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone:

Artículo 51 bis [nuevo]. Medidas de maximización del uso de las plazas de autocares y autobús y de fomento del transporte público.

1. De conformidad con lo previsto en el Reglamento (CE) número 1073/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) no 561/2006, los vehículos de transportes de viajeros pueden hacer en España aquellas paradas para bajada y recogida de viajeros que solicite el transportista y que figuren en el correspondiente título habilitante, incluidas las licencias comunitarias otorgadas en un país miembro de la Unión Europea.

El régimen aplicable a las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal previsto en el artículo 49.3 de la presente Ley, resultará igualmente de aplicación a los servicios con licencia comunitaria otorgada en un país miembro de la Unión Europea que permita el tránsito por España. En este sentido, se reconocerán en España los títulos otorgados en cualquier país miembro de la Unión Europea, admitiéndose las paradas intermedias para bajada y recogida de viajeros en España, cualquiera que sea el punto de origen o de destino de los mismos, siempre que no se efectúen independientemente del servicio internacional.

2. Se autoriza que, en aquellos servicios discrecionales contratados para el transporte de grupos, las plazas autorizadas sobrantes puedan ser comercializadas por el transportista separadamente, con objeto de maximizar el aprovechamiento del vehículo, reducir la contaminación y garantizar el mayor grado de seguridad vial.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 362

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación Ley 16/1987

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Texto que se propone:

[...]

Diez [nuevo]. El artículo 20 queda redactado como sigue:

Artículo 20.

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, se consideran obligaciones de servicio público las exigencias determinadas por la administración a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin percibir a cambio una compensación.

Antes del establecimiento de una obligación de servicio público en relación con los transportes terrestres conforme al párrafo anterior, será necesaria la elaboración de una Propuesta de Establecimiento de Servicio Público según los principios y requisitos que se recogen en la Ley de Movilidad Sostenible

Once [nuevo]. El artículo 73 queda redactado como sigue:

Artículo 73.

1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general, cuando resulten procedentes de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 71, se adjudicarán mediante un procedimiento abierto en el que, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 74.2, todo empresario podrá presentar una proposición. Los órganos de contratación darán a los licitadores un tratamiento equitativo y no discriminatorio y ajustarán su actuación al principio de transparencia.

No obstante, la Administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato cuando su valor anual medio, calculado conforme a lo que reglamentariamente se determine, se haya estimado en menos de 100.000 euros anuales, previa justificación motivada de su pertinencia.

2. El pliego de condiciones que haya de regir el contrato, que tomará como base el proyecto aprobado por la Administración de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70, fijará las condiciones de prestación del servicio.

En todo caso, se incluirán en dicho pliego los siguientes extremos:

- a) Los tráficos que definen el servicio.
- b) El itinerario o las infraestructuras por los que concretamente haya de discurrir el servicio, cuando resulte pertinente.
- c) El número de expediciones de transporte que, como mínimo, deberá realizar el contratista.
- d) Las prestaciones que, como mínimo, deberán recibir los viajeros además de su transporte y el de sus equipajes.
- e) Las condiciones mínimas de solvencia técnica, profesional y económica que, en su caso, deberá cumplir el contratista a fin de que resulte garantizada la adecuada prestación del servicio de que se trate de forma continuada.
- f) El número mínimo de vehículos que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio, así como sus características técnicas y, cuando resulte pertinente, su límite máximo de antigüedad.
- g) La dotación mínima del personal que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio.
- h) Cuando se trate de un servicio que ya venía prestándose, los empleados del anterior contratista en cuya relación laboral deberá subrogarse el adjudicatario para cubrir la dotación mínima señalada en el apartado anterior.
- i) Las instalaciones fijas que, en su caso, haya de aportar el contratista para la prestación del servicio.
- j) El régimen tarifario de aplicación a los viajeros.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

k) El derecho del contratista a hacer propia, en su caso, la totalidad o una parte de los ingresos derivados de la explotación del servicio.

l) Otras compensaciones a las que, en su caso, tenga derecho el contratista por la prestación del servicio, indicando los parámetros sobre cuya base habrán de calcularse.

m) El canon o participación que, en su caso, haya de satisfacer el contratista a la Administración y los parámetros sobre cuya base habrá de calcularse, conforme a criterios de proporcionalidad, sin que afecte significativamente a la estructura de costes del servicio.

n) Las máquinas o herramientas o, en su caso, los medios electrónicos, informáticos o telemáticos de que deberá proveerse el contratista para facilitar a la Administración el adecuado control de los ingresos generados por la explotación del servicio.

ñ) El compromiso del contratista de someterse al arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte en relación con cualquier controversia con los usuarios acerca de la prestación del servicio.

o) El plazo de duración del contrato.

La Administración deberá incluir, además, en el pliego todas aquellas otras circunstancias que delimiten el servicio y configuren su prestación.

Doce [nuevo]. El artículo 81 queda redactado como sigue:

Artículo 81.

1. Cuando existan razones objetivas de interés general que lo justifiquen, y no resulte viable o procedente el establecimiento de un nuevo servicio con independencia de los anteriormente existentes, la Administración podrá acordar la concentración en un solo contrato de todos los derechos y obligaciones dimanantes de diferentes contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general preexistentes, de tal manera que los servicios contemplados en éstos se presten desde ese momento de forma unificada.

La inclusión de un contrato en una concentración de tales características sólo será posible a partir de que hayan transcurrido tres años de su plazo de vigencia y dejará de serlo cuando falten menos de dos para su finalización.

2.- Lo dispuesto en el apartado primero del presente artículo, se entenderá sin perjuicio de la liberalización efectiva de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad, según lo dispuesto en la Ley de Movilidad Sostenible.

3. La vigencia del contrato unificado se determinará, de conformidad con lo que reglamentariamente se disponga, en función de los plazos de vigencia que resten a los contratos objeto de concentración, teniendo en cuenta la entidad de los tráficos a que se encontraban referidos.

4. Cuando se lleve a cabo la concentración prevista en este artículo, la Administración podrá realizar las modificaciones en las condiciones de explotación que resulten necesarias para una más adecuada prestación de los servicios de forma unificada.

Trece [nuevo]. El artículo 82 queda redactado como sigue:

Artículo 82

1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se extinguirán por cumplimiento o por resolución.

2. Los contratos se considerarán cumplidos y, en consecuencia, extinguidos sin necesidad de resolución cuando transcurra su plazo de duración, ya sea el inicialmente establecido o, en su caso, el resultante de su prórroga acordada conforme a lo dispuesto en el artículo 72.4.

No obstante, cuando finalice el plazo de vigencia de un contrato sin que haya concluido el procedimiento tendente a la adjudicación de uno nuevo para la prestación del mismo servicio, el anterior contratista deberá prolongar su gestión, cuando así se lo requiera la Administración, en los términos y plazos previstos en el artículo 85.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

3. Lo dispuesto en el apartado segundo del presente artículo, se entenderá sin perjuicio de la liberalización efectiva de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad, según lo dispuesto en la Ley de Movilidad Sostenible.

4. Son causas de resolución del contrato:

a) La muerte o incapacidad sobrevenida del contratista individual o la extinción de la personalidad jurídica de la sociedad contratista.

b) La declaración de concurso del contratista o la declaración de insolvencia de éste en cualquier otro procedimiento.

c) La pérdida por el contratista de la autorización de transporte público de viajeros regulada en esta ley, así como la suspensión de aquélla por las causas señaladas en el artículo 52, si el contratista no acredita haber subsanado el incumplimiento que dio lugar a la suspensión en el plazo que reglamentariamente se determine.

d) El incumplimiento del plazo de que disponga el contratista, de conformidad con lo reglamentariamente establecido o, en su caso, con lo expresamente señalado en el contrato, para iniciar la prestación del servicio tras la formalización del contrato.

e) La renuncia unilateral del contratista.

f) El incumplimiento por el contratista de las condiciones señaladas en los apartados m) o n) del artículo 73.2, o bien el incumplimiento reiterado, en los términos en que reglamentariamente se determine, de las condiciones señaladas en los apartados a) o j) del mismo precepto, así como el de cualquier otra condición o requisito al que expresamente se haya atribuido esa consecuencia en el contrato.

g) La interrupción injustificada de la prestación del servicio por parte del contratista por el plazo reglamentariamente establecido o señalado en el contrato.

h) El mutuo acuerdo entre la Administración y el contratista.

i) El rescate del servicio por la Administración, cuando ésta acuerde gestionarlo directamente por razones de interés general.

j) La supresión del servicio por razones de interés general.

k) La imposibilidad de la explotación del servicio como consecuencia de acuerdos adoptados por la Administración contratante con posterioridad al contrato.

l) Aquellas otras que se establezcan expresamente en el contrato.»

Catorce [nuevo]. El artículo 85 queda redactado como sigue:

Artículo 85.

1. No obstante lo dispuesto en los artículos 72.4 y 73.1, en caso de interrupción de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general o de riesgo inminente de que dicha interrupción se produzca, la Administración podrá adoptar una medida de emergencia en forma de adjudicación directa o de acuerdo formal de prórroga de un contrato de gestión de servicio público o de exigencia de prestar determinadas obligaciones de servicio público.

El acuerdo en este sentido del órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista.

La duración del contrato que se adjudique o de la prórroga que se imponga en el supuesto anteriormente previsto no podrá ser superior a dos años.

2. Lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo se entenderá sin perjuicio de la liberalización efectiva de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad, según lo dispuesto en la Ley de Movilidad Sostenible.

Justificación

Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres para hacerla coherente con las disposiciones legales de la Ley de Movilidad Sostenible

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 225

Quince [nuevo]. El artículo 99 queda redactado como sigue:

Artículo 99

1. La autorización de transporte público de viajeros habilita tanto para realizar transportes de esta clase, en las condiciones señaladas en el artículo 54, como para intermediar en su contratación.

No obstante, los titulares de dicha autorización únicamente podrán prestar alguna de las formas de transporte regular de viajeros definidas en esta ley cuando se cumplan las condiciones legal y reglamentariamente señaladas para ello.

2. En todo caso, la autorización habilita para transportar el equipaje de los viajeros que ocupen el vehículo utilizado.

Asimismo, los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros podrán transportar, conforme a lo que reglamentariamente se determine, objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros, cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros.

3. Se autoriza la comercialización separada de las plazas vacantes en servicios discrecionales y regulares especiales.

4. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, únicamente podrán arrendarse con conductor los vehículos de turismo.

El arrendamiento de vehículos de turismo con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio estará condicionado a la obtención de la correspondiente autorización, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 42 y 43.1 y lo que reglamentariamente se establezca con carácter específico en relación con dicha modalidad de transporte.

[...]

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la propuesta de nuevo artículo en la ley de movilidad sostenible para la venta por separado de las plazas vacantes en servicios discrecionales y regulares especiales.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Plural al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2023.—**Inés Sabanés Nadal**, Diputada del Grupo Parlamentario Plural (MÁS PAÍS-EQUO) y **Íñigo Errejón Galván**, Diputado del Grupo Parlamentario Plural (MÁS PAÍS-EQUO) y Portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Plural.

ENMIENDA NÚM. 363

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 226

Texto que se propone:

Objeto y finalidad de la ley. 1. La presente ley tiene por objeto :

a) establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial.

b) contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.

c) **conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad antes de 2050 y en todo caso, en el más corto plazo posible. Para ello se incluirán en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte para 2030 y 2040 respecto a los niveles de 1990, cuya actualización solo se podrá contemplar al alza en las sucesivas revisiones del PNIEC. A ese respecto, se establece en esta ley como el objetivo de partida para 2030 lograr una reducción mínima de 27 Mt CO₂-eq tal y como se especifica en el PNIEC 2021-2030 en vigor.**

[...]

JUSTIFICACIÓN

La crisis climática hace necesario reducir al máximo las emisiones de CO₂. Para ello ya se han desarrollado planes de mitigación y existen objetivos marcados en el PNIEC y en la Ley de Cambio Climático. Esta ley de movilidad sostenible debe integrar estos parámetros.

ENMIENDA NÚM. 364

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

Texto que se propone:

Artículo 2. apartado 2

[...]

b) Comisión de personas expertas en movilidad: grupo de expertos en **sostenibilidad del transporte y la movilidad** seleccionados, en función de las características de cada proyecto, por la Oficina de una lista de expertos que ejercerá las funciones previstas en el capítulo I del título V de esta ley.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Asegurar que los expertos tengan una formación no solo en movilidad sino también en la transformación para hacer la movilidad más sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 227

ENMIENDA NÚM. 365

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

Texto que se propone:

1)

[...]

m) Movilidad sostenible: aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables, tanto para el usuario como para **el prestador del servicio, el mediador o comisionista del servicio de transporte y** el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que se reducen y limitan los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, en particular: la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el ruido, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats y la reducción de la conectividad ecológica y fomentando la movilidad y el transporte cero emisiones.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Para que sea sostenible los costes y tiempos también han de ser asumibles por el prestador del servicio.

ENMIENDA NÚM. 366

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

Texto que se propone:

1)

[...]

ñ) Plan de movilidad sostenible de entidades locales: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental, como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa, **excluyendo el transporte público a demanda con menos de 4 plazas ofertadas en todos los municipios con menos de 50.000 habitantes.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 228

[...]

JUSTIFICACIÓN

La competencia sobre el transporte urbano corresponde al municipio y en ciudades grandes no hace falta crear una nueva figura de transporte público, puesto que el transporte colectivo a precio asequible, seguro y sostenible está o debería estar garantizado por el resto de los transportes públicos colectivos de viajeros como metro, tranvía, autobús, cercanías o taxi.

ENMIENDA NÚM. 367

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 3

Texto que se propone:

1. Las administraciones públicas ajustarán sus actuaciones a los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia de las políticas públicas, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía. **El objetivo último de la integración de los distintos modos de transporte ha de ser la reducción global de emisiones y del consumo energético del sector del transporte.**

[...]

JUSTIFICACIÓN

Enfatizar que uno de los objetivos de la ley de movilidad sostenible es alcanzar la neutralidad climática.

ENMIENDA NÚM. 368

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4

Texto que se propone:

1. Se reconoce el derecho de **toda la ciudadanía a la movilidad sostenible y a disfrutar** de un sistema **multimodal de transporte** sostenible y justo que **tenga como columna vertebral los tres modos más sostenibles: el peatonal, el ciclista y el ferroviario, y como complemento a los otros modos: el carretero, el fluvial, el marítimo y el aéreo, logrando la máxima**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 229

accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, con la mínima movilidad. Por ello, las administraciones públicas han de impulsar el desarrollo e implementación de este sistema multimodal de transporte, en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, **productivas** y comerciales, **además de atender** las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas **geográficas** afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad obligada. **La movilidad, en tanto que derecho de configuración legal, debe ser interpretado en términos relativos y no absolutos, y debe conjugarse con los derechos constitucionales a la salud y a la protección del medio ambiente.**

[...]

JUSTIFICACIÓN

La movilidad sostenible y asequible es un derecho y por consecuencia ha de ser reflejado como tal en la ley.

ENMIENDA NÚM. 369

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4

Texto que se propone:

[...]

2. Las administraciones públicas deberán **garantizar** el derecho **al transporte sostenible** en los términos establecidos en la ley, **mediante el sistema de multimodal de transporte referido, constituido por el conjunto de infraestructuras para el transporte y por los servicios prestados sobre ellas**, que **permitan** los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías. **Para ello, el Gobierno elaborará, en el plazo de 1 año tras la aprobación de esta Ley, una Estrategia Nacional para definir, prevenir, atender y evaluar situaciones de pobreza en transporte en hogares o personas individuales.** [...]

JUSTIFICACIÓN

La movilidad es un derecho que no debería de depender de la capacidad económica de cada individuo.

ENMIENDA NÚM. 370

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 230

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4

Texto que se propone:

[...]

5. El sistema de movilidad deberá desarrollarse en beneficio de las generaciones actuales y futuras, la prosperidad económica, la cohesión social, el equilibrio territorial, y la calidad de vida y **la igualdad de género.**

JUSTIFICACIÓN

Al igual que muchos otros aspectos de la vida, la movilidad tiene diferentes matices en función del género. En consecuencia, es vital analizar la movilidad desde una perspectiva feminista.

ENMIENDA NÚM. 371

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4

Texto que se propone:

[...]

4. El sistema de movilidad facilitará la movilidad activa y sostenible y podrá incluir servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda (**para este último solo si el vehículo cuenta con más de 6 plazas ofertadas o si el desplazamiento es entre municipios con menos de 50.000 habitantes**), servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.

[...]

JUSTIFICACIÓN

La competencia sobre el transporte urbano corresponde al municipio y en ciudades grandes no hace falta crear una nueva figura de transporte público, puesto que el transporte colectivo a precio asequible, seguro y sostenible está o debería estar garantizado por el resto de los transportes públicos colectivos de viajeros como metro, tranvía, autobús, cercanías o taxi.

ENMIENDA NÚM. 372

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 231

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

Texto que se propone:

[...]

2. Cohesión social y territorial: La planificación de las políticas **de transporte** deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo **la igualdad**, la integración económica y social de **toda la ciudadanía** con independencia de su lugar de residencia.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 373

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

Texto que se propone:

[...]

4 a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido, **tanto terrestre como submarino**.

[...]

JUSTIFICACIÓN

El ruido submarino supone un grave perjuicio para gran parte de la fauna marina, en especial para los cetáceos. En consecuencia debe ser un objetivo mantener este ruido en el mínimo posible para reducir el impacto sobre estos seres vivos.

ENMIENDA NÚM. 374

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 232

Texto que se propone:

[...]

4 c) **Garantizar la total** descarbonización **del sector**, la eficiencia energética **mediante el uso de energías de origen renovable** y el respeto al entorno natural y urbano. [...]

JUSTIFICACIÓN

Se debe incidir en la importancia de la descarbonización del sector y el uso de energías renovables si se quiere lograr la sostenibilidad.

ENMIENDA NÚM. 375

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

Texto que se propone:

[...]

4. d) Reorientar las prioridades de **las** inversiones en las infraestructuras **para el** transporte, basándolas en criterios de **equidad**, racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, **la distribución poblacional y de servicios**, el medioambiente y la salud, la **multimodalidad**, la tecnología, la seguridad y **el mantenimiento y conservación de las infraestructuras existentes como la red ferroviaria convencional y red básica de mercancías**, para el mejor **rendimiento** de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

[...]

JUSTIFICACIÓN

La red ferroviaria española ha de ser modernizada y ampliada. Para ello es vital que la red actual reciba financiación y de esta forma garantizar un mantenimiento adecuado de esta infraestructura.

ENMIENDA NÚM. 376

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 233

Texto que se propone:

1. Seguridad de las personas y del sistema **multimodal de transporte** en su conjunto: Se incluye la seguridad **en la circulación y en las actividades logísticas**, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.
[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 377

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

Texto que se propone:

[...]

11. **Fomento de la ciudad de los quince minutos:** Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la **«ciudad de los quince minutos»**, de forma que las medidas de fomento de la movilidad activa tengan **prioridad frente al desarrollo de infraestructuras para el transporte motorizado. Así mismo se trabajará para minimizar** el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos y sostenibles.

JUSTIFICACIÓN

La ciudad de los 15 minutos es un modelo de ciudad a través del cual cada persona puede cubrir sus trayectos laborales y de cuidados con un desplazamiento menor a los 15 minutos. es por ello que un transporte público accesible y de calidad es vital para lograr ese objetivo, pero también tener infraestructuras suficientes para garantizar la movilidad activa frente a los desplazamientos en vehículo privado.

ENMIENDA NÚM. 378

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 8

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 234

Texto que se propone:

[...]

4. Corresponderá a la Conferencia Sectorial de Transportes aprobar la estructura y funcionamiento del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), así como acordar los objetivos y contenidos de la información **respetando el derecho fundamental de la intimidad de los ciudadanos y el secreto de las comunicaciones (art 18 CE), así como los derechos de libertad de residencia y de circulación (art 19 CE).**

[...]

JUSTIFICACIÓN

En un mundo cada vez más digitalizado es vital proteger la privacidad de las personas.

ENMIENDA NÚM. 379

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 22

Texto que se propone:

1. El sistema educativo español y el sistema de formación profesional **garantizarán** la implicación de la sociedad en el desarrollo e implantación de una cultura de la movilidad activa, segura, saludable, y sostenible **y autónoma**, reforzando el conocimiento de las actuaciones personales y sociales necesarias para ello.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica.

ENMIENDA NÚM. 380

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 23

Texto que se propone:

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 235

de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. **Dicha planificación debe aspirar a dejar de invertir y favorecer las infraestructuras de carretera y aéreas para conseguir el cese de la financiación de nuevos proyectos en vías de alta capacidad y aeropuertos en 2028. La planificación deberá favorecer aquellos medios de transporte con menor huella de carbono, y en especial, favorecer la planificación de infraestructuras para trayectos de pasajeros transfronterizos en tren. Debe incluir un monitoreo del impacto climático y ambiental de cada de sus acciones e inversiones.**

[...]

JUSTIFICACIÓN

La movilidad sostenible ha de tener el objetivo de ser neutral en emisiones con efecto invernadero. En consecuencia, la financiación de proyectos ha de tener en cuenta este objetivo y favorecer aquellos medios con menor huella de carbono.

ENMIENDA NÚM. 381

**Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 23

Texto que se propone:

[...]

6. Antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

Así mismo, antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a evaluación de impacto normativo de género, edad, familia y capacidades, y a consulta pública.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Evitar que el IPEEM pueda incrementar la precarización de los colectivos más vulnerables.

ENMIENDA NÚM. 382

**Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)**

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 236

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27

Texto que se propone:

1. En el plazo de **18** meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas, **sus agregados** y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el Artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de transporte sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de **250** personas trabajadoras o **50** por turno.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Una empresa tiene la denominación de gran empresa a partir de las 250 personas trabajadoras. Consideramos que todas ellas deberían de tener un plan de transporte sostenible al trabajo.

ENMIENDA NÚM. 383

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27

Texto que se propone:

[...]

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de **250** personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de **200.000** habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Una empresa es considerada grande a partir de los 250 trabajadores, reajustando el baremo para reflejar que cualquier centro de trabajo con más de 250 personas ya es «grande», al tener el potencial para albergar una gran empresa al completo. Por otro lado, en 2021 solo 15 áreas metropolitanas españolas superaban los 500.000 habitantes.

ENMIENDA NÚM. 384

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 237

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 30

Texto que se propone:

[...]

3. La planificación del espacio urbano reforzar **á** el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, **siguiendo el modelo de la ciudad de los 15 minutos**, mediante actuaciones como:

[...]

JUSTIFICACIÓN

La ciudad de los 15 minutos es un modelo de ciudad a través del cual cada persona puede cubrir sus trayectos laborales y de cuidados con un desplazamiento menor a los 15 minutos. Este modelo mejora la calidad de vida de la ciudadanía y es por ello que este modelo ha de ser tenido especialmente en cuenta, cuando se planifique el espacio urbano.

ENMIENDA NÚM. 385

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 34

Texto que se propone:

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, **para el servicio de taxi**, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica. En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público colectivo, **el servicio de taxi**, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación o de bajas emisiones, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales. [...]

JUSTIFICACIÓN

El taxi también forma parte del tipo de vehículos que pueden tener acceso a carriles reservados. No se entiende su exclusión aquí.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 238

ENMIENDA NÚM. 386

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 36

Texto que se propone:

1. Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire **y a la reducción de los gases de efecto invernadero** en los entornos portuarios, las autoridades portuarias, en el ámbito de sus competencias y en estrecha colaboración con la correspondiente Autoridad Marítima, **tendrán la obligación de** promover medidas de reducción de las emisiones de **gases de efecto invernadero y de sustancias** contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas por los operadores y personas usuarias de los puertos a través de una dotación apropiada de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía alternativas **de cero emisiones de gases de efecto invernadero** a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, entre otras iniciativas.

Estas medidas estarán enfocadas, al menos, para el cumplimiento de las metas cuantitativas y objetivos recogidos en el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte para el desarrollo del mercado de los combustibles alternativos **cero emisiones de gases de efecto invernadero** en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente. **Además, todos los puertos adoptarán antes de 2035 un estándar de cero emisiones de gases de efecto invernadero en los atraques en los puertos**

[...]

JUSTIFICACIÓN

La neutralidad climática solo se puede alcanzar si de forma gradual se van realizando avances en los distintos sectores. Es por ello que es necesario ir marcando objetivos para que la transformación de los distintos sectores transcurra de forma gradual evitando así transformaciones abruptas y daños graves al medio ambiente y a la economía. A su vez, hemos de garantizar que las energías alternativas sean climáticamente neutrales y cero emisiones.

ENMIENDA NÚM. 387

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 36

Texto que se propone:

[...]

5. Las autoridades portuarias que gestionen puertos de interés general elaborarán un Plan de despliegue que garantice la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y servicios, así

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 239

como la prestación del servicio portuario de suministro de fuentes de energía **de cero emisiones de gases de efecto invernadero**, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista.

El Plan incluirá la huella de carbono, incluyendo objetivos y planes de reducción de las emisiones **de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero**, cuya estimación se realizará siguiendo la metodología específica para el cálculo de huella de carbono en Puertos, que a tal fin haya sido aprobada siguiendo el protocolo establecido en el artículo 37.

El plazo para disponer del Plan de despliegue será de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de esta ley tanto para los puertos de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte como para el resto de puertos de la red global de la Red Transeuropea de Transporte.

JUSTIFICACIÓN

Hemos de garantizar que las energías alternativas sean climáticamente neutrales y cero emisiones.

ENMIENDA NÚM. 388

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 36

Texto que se propone:

[...]

3. A estos efectos, las fuentes de energía que se consideran prioritarias para su despliegue en los puertos y el suministro al transporte marítimo son la electricidad **y todas aquellas que, teniendo en cuenta una evaluación del ciclo de vida, sean cero emisiones de gases de efecto invernadero**, con especial énfasis en hidrógeno **obtenido por electrólisis del agua mediante electricidad renovable (hidrógeno verde)**, o cualquier otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero en el ámbito portuario. **Para favorecer la transición energética hacia estos combustibles se establece una cuota mínima obligatoria para 2035 del 5% de uso de electro combustibles cero emisiones de origen renovable para todos los barcos incluidos en reglamento marítimo de FuelEU que entren en puertos españoles.**

[...]

JUSTIFICACIÓN

La neutralidad climática solo se puede alcanzar si de forma gradual se van realizando avances en los distintos sectores. Es por ello que es necesario ir marcando objetivos para que la transformación de los distintos sectores transcurra de forma gradual evitando así transformaciones abruptas y daños graves al medio ambiente y a la economía. A su vez, hemos de garantizar que las energías alternativas sean climáticamente neutrales y cero emisiones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 240

ENMIENDA NÚM. 389

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.ª. Artículo 38

Texto que se propone:

1. Sin perjuicio de las competencias de las Administraciones públicas en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica para lograr unos niveles de calidad del aire, **de acuerdo con la última actualización de los parámetros por parte de la Unión Europea**, que no supongan efectos negativos significativos en la salud humana y el medio ambiente, y de la responsabilidad de los operadores de las actividades económicas o profesionales de prevenir, evitar y reparar los daños en el medio ambiente, los gestores aeroportuarios y la Dirección General de Marina Mercante proporcionarán en el marco de sus competencias, con periodicidad anual, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, información sobre la emisión de contaminantes a la atmósfera por las fuentes más significativas debida al tráfico aéreo y marítimo y actividades relacionadas. En el plazo de 12 meses tras la entrada en vigor de esta ley, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, acordarán el alcance y la metodología para la estimación de las emisiones de contaminantes atmosféricos, de acuerdo con los requerimientos previstos en la normativa reguladora del Sistema Español de Inventario (SEI).

[...]

JUSTIFICACIÓN

Es necesario tener objetivos claros y bien delimitados que sirvan para transformar la movilidad de forma ordenada y eficiente. Es por ello que ligar los objetivos de la OMS en calidad de aire es muy importante para asegurar una calidad de aire buena y saludable.

ENMIENDA NÚM. 390

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 43

Texto que se propone:

[...]

3) En caso de que exista un contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, las entidades locales y los operadores de transporte ferroviario de personas podrán promover estos servicios **con base en los mejores resultados obtenidos, tras el análisis comparativo, para ello se utilizarán datos de información públicos y contrastados**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 241

correspondientes al año inmediatamente anterior, sobre emisión de gases de efecto invernadero del medio de transporte de que se trate.

JUSTIFICACIÓN

La consideración de un número de personas usuarias como límite fijo evita el cómputo de otro tipo de variables que deben ser tenidas en cuenta, tales como la calidad, la necesidad pública o la reducción de emisiones.

ENMIENDA NÚM. 391

**Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 48

Texto que se propone:

[...]

2) En todo caso, la modificación o la extinción de las obligaciones de servicio público deberá respetar lo dispuesto en la normativa reguladora de los contratos del sector público y en la legislación sectorial. **En caso de que la evaluación ex post determine que hay una baja demanda de servicios bajo régimen de OSP, se deberán analizar los motivos de la baja demanda con el objetivo de establecer las causas de esta. En caso de que estos análisis establezcan que las rutas se siguen utilizando, pero usando transportes privados, se deberá fomentar el uso de transporte público para aumentar su demanda.**

[...]

JUSTIFICACIÓN

Las causas de una baja demanda se pueden deber entre otros al precio o a la baja frecuencia de la oferta. Esto no tiene porque significar que no siga existiendo la necesidad de esa ruta. En consecuencia es necesario establecer las causas y en función de estas tomar la decisión más favorable para las personas y el medio ambiente.

ENMIENDA NÚM. 392

**Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

Texto que se propone:

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 242

1 b) Estudio de rentabilidad económica y financiera **y de su impacto social, ambiental y territorial. En ambos casos deberá analizarse de forma exhaustiva su impacto positivo o negativo en las emisiones de gases de efecto invernadero.**

[...]

JUSTIFICACIÓN

Para lograr la sostenibilidad es necesario incorporar las variables social y ambiental, analizando el impacto en términos más amplios que los meramente económicos. Además, la adicción del estudio en términos territoriales incorpora la perspectiva sobre la despoblación.

ENMIENDA NÚM. 393

**Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

Texto que se propone:

1 b)

[...]

El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones. **Los resultados de este análisis deben ser públicos y estar fácilmente accesibles en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como incorporarse al procedimiento de información pública de la evaluación ambiental del proyecto**

[...]

JUSTIFICACIÓN

La transparencia es necesaria y central para garantizar una transformación justa y sostenible que permita la participación de múltiples actores y de tal forma se conozcan sus necesidades y perspectivas y permitiendo así su participación en el proceso.

ENMIENDA NÚM. 394

**Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 243

Texto que se propone:

[...]

2. Transcurridos cinco años desde la puesta en servicio de cualquier infraestructura de transporte de competencia estatal sobre la que se hubiera realizado el estudio de rentabilidad previsto en el artículo 54, el promotor de la infraestructura llevará a cabo una evaluación ex post de la misma, en los términos que se establezcan en la orden ministerial a la que se hace referencia en el apartado 3. **Deben realizarse cuanto antes evaluaciones ex post de proyectos ya realizados, en especial aquellos de infraestructuras similares a las que se estén planteando acometer, y las conclusiones incorporarlas a los estudios a los que se hace referencia en el punto 1 anterior. Las evaluaciones deben llevarse a cabo por una autoridad independiente, no por el promotor. La AIReF podrá analizar de forma discrecional estas evaluaciones, para garantizar su calidad y objetividad. Todas estas evaluaciones deben ser públicas y estar disponibles a través de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.**

[...]

JUSTIFICACIÓN

Una evaluación neutral y justa es central para evitar cometer errores pasados y aprender de experiencias previas. Es por ello que es necesario evaluar proyectos ya realizados y ver si su impacto ha sido el esperado o no. Estos análisis han de ser realizados por una autoridad independiente para evitar colisiones de interés y garantizar unos resultados objetivos y de calidad.

ENMIENDA NÚM. 395

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 53

Texto que se propone:

[...]

1) Antes del inicio de cualquier estudio informativo o primer documento requerido por la normativa sectorial de aplicación para la planificación de una nueva actuación, una mejora o modernización de una infraestructura ya existente, de competencia estatal y con las especialidades establecidas en los apartados siguientes será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental, **analizando de forma exhaustiva su impacto positivo o negativo en las emisiones de gases de efecto invernadero**, que deberá tener un resultado positivo, de acuerdo a los umbrales de rentabilidad mínima que se establezcan en la metodología a la que se hace referencia en el artículo 52, para poder continuar la tramitación técnica exigida en la normativa sectorial.

[...]

JUSTIFICACIÓN

En un proceso de crisis climática, como el que estamos viviendo, es necesario que cualquier evaluación de proyectos futuros preste especial atención a su afección sobre el cambio climático, más aún si la ley pretende conseguir la sostenibilidad del sector. Es por ello que es necesario prestar especial atención a las posibles emisiones con gas de efecto invernadero que se pudiesen producir.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 244

ENMIENDA NÚM. 396

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 54

Texto que se propone:

[...]

1) La decisión final sobre la ejecución de una nueva actuación financiada total o parcialmente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o sus entidades dependientes, incluyendo aquellas recogidas en los convenios a suscribir con otras administraciones autonómicas o locales o entidades, sin perjuicio de su titularidad, quedará condicionada a los resultados del estudio de rentabilidad económico, social, ambiental, **patrimonial** y en su caso financiera, previsto en la normativa sectorial y a cuya metodología se refiere el artículo 52. Los umbrales de rentabilidad mínima exigida se establecerán reglamentariamente. **Los resultados positivos de los parámetros ambientales y sociales de los estudios tendrán mayor peso que los económicos y/o financieros.**

[...]

JUSTIFICACIÓN

En un proceso de crisis climática, como el que estamos viviendo, es necesario que cualquier evaluación de proyectos futuros preste especial atención a su afección sobre el cambio climático y el medio ambiente. Es por ello que es necesario prestar especial atención a las posibles emisiones con gas de efecto invernadero que se pudiesen producir, como también a los posibles beneficios sociales y medioambientales que el proyecto pudiese traer.

ENMIENDA NÚM. 397

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 55

Texto que se propone:

Quedan excluidas de la obligación de la realización de las evaluaciones ex ante previstas en el artículo 52, las siguientes actuaciones:

a) Las derivadas del cumplimiento de normativa, disposiciones emitidas por las instituciones europeas en materia de transporte o de recomendaciones técnicas de la Autoridades Nacionales de Seguridad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 245

JUSTIFICACIÓN

Las evaluaciones ex ante son necesarias para conocer el posible impacto del proyecto. En consecuencia es importante reducir al máximo posible las excepciones para evitar daños y resultados no deseados.

ENMIENDA NÚM. 398

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

Texto que se propone:

Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano.

1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), participará en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, en la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano de viajeros reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

A efectos de financiación, también se entenderán incluidos en el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad sostenible el servicio público del transporte público colectivo de carácter metropolitano gestionado por entidades locales supramunicipales, consorcios o entidades autonómicas.

[...]

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, **teleféricos**, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano **o metropolitano** en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

JUSTIFICACIÓN

Respecto del apartado 1 del artículo 56 se propone una modificación a causa de la necesidad de prever expresamente, a efectos de mayor seguridad jurídica e interpretativa, la inclusión de los servicios de transporte colectivo de carácter metropolitano gestionado por entidades locales supramunicipales, consorcios o entidades autonómicas, como por ejemplo, el caso del Área Metropolitana de Barcelona y su atribución legal según lo establecido en la Ley 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona. Asimismo, sería necesario la inclusión en esta ley del servicio de teleférico y de funicular como servicio de transporte público por cable que también presta servicios públicos de transporte del mismo modo que el servicio de bus, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 246

ENMIENDA NÚM. 399

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 59

Texto que se propone:

[...]

a) Los municipios que cumplan alguna de las siguientes condiciones: 1.º Tener más de 50.000 habitantes de derecho, según el Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno. 2.º Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno, en los que concurren simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a 36.000 en la fecha señalada.

3.º Los municipios que, aun no reuniendo alguna de las condiciones recogidas en los apartados (1.º) y (2.º) anteriores, sean capitales de provincia o capitales de comunidad autónoma **o estén integrados dentro de un sistema de transporte público colectivo urbano de viajeros.**

4.º Reglamentariamente se podrán establecer las condiciones en las que los municipios no incluidos en los apartados anteriores y que presten un servicio público colectivo de transporte urbano pudieran ser beneficiarios de estas subvenciones.

b) Las autoridades de transporte metropolitano que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de tengan atribuida la gestión de los servicios públicos recogidos en el artículo 56 siempre que la población sobre la que se prestan estos servicios públicos supere los 50.000 habitantes. creación, tengan atribuida la gestión de los servicios públicos recogidos en el artículo 56 siempre que la población sobre la que se prestan estos servicios públicos supere los 50.000 habitantes **y en los términos previstos en el apartado 1.a).**

[...]

JUSTIFICACIÓN

Respecto del apartado 1.a.3) del artículo 59 se propone una adición en su redactado a causa de la existencia de sistemas integrados de transporte público colectivo urbano de viajeros en poblaciones pequeñas con un volumen de habitantes no previsto en las condiciones de los municipios del artículo 57.1.a, pero que operan dentro de un sistema integrado de transporte público colectivo urbano de viajeros. Por lo que se considera adecuado su previsión para mayor seguridad jurídica en la redacción del texto.

Respecto del apartado 1.b) del artículo 59 se propone una adición en su redactado añadiendo la relación de las condiciones del apartado 59.1.a) respecto del volumen de habitantes, otorgando así mayor seguridad jurídica en la redacción del texto.

ENMIENDA NÚM. 400

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 247

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60

Texto que se propone:

1. Las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano de viajeros, se otorgarán por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para un periodo mínimo de tres años, con liquidaciones anuales **al inicio de cada ejercicio, a regularizar a año vencido**, de acuerdo con lo establecido en esta ley y en las bases reguladoras de estas subvenciones.

2. Serán beneficiarias las entidades que reúnan los requisitos previstos en el artículo 59 y que así lo soliciten.

3. Reglamentariamente **o mediante Resolución del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**, se establecerá la metodología de apartado 1, y se concretarán los criterios de asignación a partir de los siguientes conceptos: cálculo de la subvención total neta a percibir por cada beneficiario durante el periodo al que se refiere el apartado 1, y se concretarán los criterios de asignación a partir de los siguientes conceptos:

[...]

JUSTIFICACIÓN

Respecto del apartado 1 del artículo 60 se propone una modificación en su redactado para prever la liquidación de las subvenciones a inicio de cada ejercicio y no a año vencido, dada las necesidades de financiación de un sistema deficitario como el sistema de transporte público que requieren de financiación adecuada al inicio de cada período presupuestario.

Respecto del apartado 3 del artículo 60 se propone una modificación en su redactado para prever la posibilidad que mediante resolución del Ministerio competente se establezca o modifique la metodología de cálculo de estos fondos sin necesidad de incoar un sistema de aprobación reglamentario que podría no resultar ágil para su procedimentalización o modificación/actualización.

ENMIENDA NÚM. 401

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 62.

Texto que se propone:

«1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá aprobar periódicamente, con cargo al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ), convocatorias de subvenciones para la financiación de proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana con criterios de concurrencia competitiva, **siempre que estos proyectos promuevan una transformación de la escena urbana y/o avancen hacia criterios de movilidad urbana de cero emisiones.**

[...]»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 248

JUSTIFICACIÓN

Las mejoras en la movilidad han de tener en cuenta el objetivo de cero emisiones. En consecuencia se han de financiar los proyectos que cumplan esta condición necesaria evitando así financiar proyectos que no avancen hacia un transporte sostenible.

ENMIENDA NÚM. 402

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional quinta.

Texto que se propone:

«1) En desarrollo del artículo 16 en el contenido mínimo del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, incluirán los valores anuales que conformarían las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte en consumo de energías, emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad, como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dichas materias.

Para ello, se usará el escenario objetivo de los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima y de los Programas Nacionales de Control de la Contaminación Atmosférica y las actualizaciones bienales de las estimaciones a futuro de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos que se elaboran bajo el Sistema Español de Inventario y Proyecciones, **la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, y las recomendaciones sobre los valores de emisiones por sustancias de la Organización Mundial de la Salud. En ningún caso las sendas e hitos temporales para avanzar en la descarbonización y transformación del sector del transporte y de la movilidad podrán ser inferiores a los objetivos y compromisos asumidos en esta Ley.»**

JUSTIFICACIÓN

Para garantizar un calentamiento global no superior a lo acordado en los acuerdos de París es necesario vincular los objetivos de esta ley a las herramientas (como la ley de cambio climático) que se han venido desarrollando con el objetivo de combatir el cambio climático. Sería injustificable que los objetivos marcados en el DOMOS fuesen inferiores a los acordados en herramientas anteriores puesto que esto lo volvería ineficiente para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París.

ENMIENDA NÚM. 403

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional sexta.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 249

Texto que se propone:

«[...]»

2) Este plan abordará la sostenibilidad en el sector desde un punto de vista integral, analizando al menos su impacto climático, las emisiones de gases de efecto invernadero, partículas y otros contaminantes a la atmósfera, las emisiones acústicas y la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios, **y estableciendo objetivos de reducción de dichos impactos, así como medidas concretas para su consecución en el corto, medio y largo plazo, e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad.** Para ello se considerará la contribución de cada uno de los actores principales de la cadena de valor del sector en los ámbitos de la navegación aérea, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias, y los operadores de aeronaves y empresas de servicios auxiliares cuya contribución al sector sea relevante, **así como de entidades de la sociedad civil de referencia en lo que concierne a sostenibilidad en el transporte aéreo.»**

JUSTIFICACIÓN

Es necesario tener objetivos claros y bien delimitados que sirvan para transformar la movilidad de forma ordenada y eficiente. A su vez es importante involucrar a todas las partes afectadas para alcanzar soluciones eficaces.

ENMIENDA NÚM. 404

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima.

Texto que se propone:

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas ~~contempladas~~ **necesarias con el objetivo de alcanzar una cuota modal del 18% en 2030 respecto al total de mercancías transportadas por vía terrestre; y de, al menos, el 35% en 2040. Para ello, se revisará en las estrategias la estrategia** para el impulso del transporte ferroviario de mercancías **en un plazo no superior a un año tras la aprobación de esta Ley.**

JUSTIFICACIÓN

Es necesario tener objetivos claros y bien delimitados que sirvan para transformar la movilidad de forma ordenada y eficiente según las características de cada sector. El transporte ferroviario de mercancías actualmente se encuentra en desuso en España, ya que apenas supone un 1 % del total.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 250

ENMIENDA NÚM. 405

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria tercera.

Texto que se propone:

«1) Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (Avant)” y “Ancho Métrico”, Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a obligaciones de servicio público en el Periodo 2018-2027 las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la **modificación**, reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público, **así como la implementación de alternativas de gestión ferroviaria que conlleven un mejor servicio, y en su caso** proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de las personas usuarias, continuidad, regularidad, capacidad o precios. **Igualmente, el Ministerio fijará un procedimiento específico para la solicitud de implantación de nuevos servicios ferroviarios que permitan atender las necesidades señaladas.**

[....]»

JUSTIFICACIÓN

La movilidad ferroviaria ha de ser uno de los pilares fundamentales de una movilidad sostenible. Es por ello que es especialmente importante tener un procedimiento claro a través del cual solo se pueda eliminar una ruta de forma excepcional y con una alternativa de transporte sostenible. A su vez es importante fomentar y expandir la red ferroviaria ampliando así la oferta de este servicio.

ENMIENDA NÚM. 406

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final décima.

Texto que se propone:

«El procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros previsto en el artículo 58 y siguientes de la ley se empezará a utilizar para la compensación correspondiente al transporte realizado en el año 2024, cuya primera liquidación será en 2025. Las bases reguladoras correspondientes a las subvenciones a los costes operativos de la prestación del servicio se publicarán antes del 31 de diciembre de 2023. De conformidad con lo establecido por el artículo 7 de la Ley

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 251

Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, el importe máximo de las subvenciones se ajustará a las disponibilidades presupuestarias de cada año.

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 57.1, la dotación inicial del FESMO-FCPJ no podrá ser inferior a la suma de los créditos consignados para subvenciones a las entidades locales por servicios de transporte colectivo urbano en los Presupuestos Generales del Estado del último ejercicio en cumplimiento de lo dispuesto en la Disposición Adicional Quinta del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, incrementada en un 300%.»

JUSTIFICACIÓN

Este incremento se corresponde con la valoración objetiva de las necesidades de financiación del sector realizada por ATUC en diversos estudios técnicos, considerando que la financiación del Estado ha de representar un 25% de los costes operativos del servicio

ENMIENDA NÚM. 407

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

«Artículo 1.

[...]

2.

[...]

x) Garantizar que cualquier sistema de movilidad velará por la protección de la biodiversidad de atropellos y otros impactos negativos. La movilidad sostenible debe servir para reducir y evitar los efectos negativos sobre el medio ambiente y la biodiversidad.»

JUSTIFICACIÓN

Los atropellos son la segunda causa de muerte de vertebrados salvajes en España. Es por ello, que es necesario adoptar las medidas adecuadas para frenar esta pérdida de biodiversidad. Los datos recogidos a través del proyecto SAFE, Stop Atropellos de Fauna en España son muy útiles para identificar aquellos tramos especialmente dañinos para la fauna. Por ello han de ser la base para planear y realizar las actuaciones necesarias enfocadas en terminar con esta problemática.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 252

ENMIENDA NÚM. 408

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

Se añadirá después del Artículo 36. Límites de velocidades en zonas II de puertos.

«x) Todo tipo de embarcaciones que entren, salgan o transiten en el espacio que comprende la zona de aguas II (aguas exteriores) de los puertos deberán navegar a una velocidad máxima de diez (10) nudos o a la mínima velocidad de gobierno para evitar la posibilidad de que, en las aguas de influencia portuaria, se produzcan colisiones de embarcaciones con cetáceos con efectos fatales para éstos, así como para ayudar en los esfuerzos encaminados a la reducción del ruido submarino, de los contaminantes atmosféricos y de las emisiones de gases de efecto invernadero. En el sentido de la presente ley, se entenderá por zona de aguas II la definida por el apartado 2.b) del artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

xx) A efectos del párrafo anterior las capitanías marítimas y las autoridades portuarias, según corresponda, modificarán las correspondientes Normas para la navegación y seguridad marítima y las Ordenanzas portuarias por las que se establece la regulación de las velocidades máximas de navegación en las aguas de un determinado puerto.»

JUSTIFICACIÓN

Las afecciones sobre la fauna marina, especialmente sobre los cetáceos, han de ser tenidas en cuenta en una ley de movilidad sostenible, puesto que la movilidad sólo puede ser considerada sostenible si tiene en cuenta la biodiversidad.

ENMIENDA NÚM. 409

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

Se añadirá después del Artículo 43.

«Fomento del transporte ferroviario frente a modos intensivos en carbono.

x) En virtud del artículo 20 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, quedan prohibidos los servicios regulares de transporte aéreo de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 253

pasajeros en todas las rutas aéreas dentro del territorio español que cuenten con una alternativa ferroviaria existente, directa y con diferentes frecuencias diarias de menos de dos horas y media de duración.

xx) Prohibición de los vuelos comerciales privados de uso particular.

xxx) El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana precisará las condiciones de aplicación de los párrafos anteriores del presente artículo, en particular las características de los itinerarios ferroviarios que deben reunir las conexiones ferroviarias para asegurar un servicio adecuado, así como las eventuales excepciones a la eliminación de los vuelos concernidos y las obligaciones para los aeropuertos enfocadas a la no utilización de los espacios liberados para la operación de otros servicios aéreos.»

JUSTIFICACIÓN

Para alcanzar una movilidad sostenible y climáticamente neutral, se ha de garantizar un transporte de bajas emisiones que facilite la interconexión en el territorio nacional. Es por ello que para desplazamientos que se puedan realizar en menos de dos horas y media en tren se han de priorizar otros medios de transporte menos contaminantes que los aviones. En consecuencia, estas rutas aéreas han de desaparecer gradualmente.

Según la ONG Transport & Environment, los vuelos comerciales privados de uso particular («jets privados») contaminan 10 veces más que los aviones comerciales y 50 veces más que el tren, suponiendo 203 kt de emisiones de gases de efecto invernadero en España. Además, solo pueden ser costeados por una pequeñísima minoría de la población, convirtiéndolos en un lujo intolerable y climáticamente nocivo.

La transición hacia una movilidad sostenible ha de transcurrir de forma ordenada y planeada. En consecuencia antes de eliminar vuelos se ha de asegurar que existan unas alternativas ferroviarias de calidad. A su vez se ha de asegurar que estas supresiones de vuelos no abran la puerta a otras rutas más largas y en consecuencia más contaminantes.

ENMIENDA NÚM. 410

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

Se añade un artículo nuevo previo al artículo 56 dentro del Título IV. Transporte urbano colectivo como servicio público esencial para garantizar la movilidad.

«El transporte urbano colectivo, como servicio público esencial para garantizar la movilidad de las personas y el ejercicio de sus derechos fundamentales contará con una financiación suficiente para garantizar su sostenibilidad y el adecuado cumplimiento de sus objetivos. La responsabilidad sobre la financiación del transporte urbano colectivo corresponde a la Administración General del Estado, a las Comunidades Autónomas y a las Entidades Locales en cuyo ámbito territorial se presta el servicio.»

JUSTIFICACIÓN

La Ley de Movilidad Sostenible debe avanzar en una mayor integración y coordinación territorial del modelo de financiación, estableciéndose obligaciones concretas a las CC. AA. A tal efecto se propone

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 254

incorporar un artículo inicial en este Título IV (previo al actual art. 56) en el que se establezca explícitamente el principio de corresponsabilidad del Estado, de las CC. AA. y de las EE. LL. en la financiación del Transporte Urbano Colectivo.

ENMIENDA NÚM. 411

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

Se añadirá después del artículo 38. Contaminación Acústica.

«x) Los responsables de infraestructuras de transporte aéreo, como los son los aeropuertos, han de velar por unos niveles de contaminación acústica aceptables para los núcleos poblacionales colindantes así como sobre la biodiversidad del entorno. Con el fin de cumplir este objetivo, cada infraestructura aérea deberá contar con un plan de mitigación de la contaminación acústica. Este plan de mitigación tendrá el objetivo de mantener los niveles de contaminación acústica de media en los 55 db, y en ningún caso excederá los 65 db en los núcleos poblacionales colindantes. Prestará especial atención a la contaminación acústica en horario nocturno (23:00-07:00) para que las actividades desarrolladas en los aeropuertos no supongan un perjuicio al descanso de la población colindante.

xx) Todas las actividades aéreas que no formen parte de líneas regulares de transporte de mercancías o personas o bien de vuelos de emergencia, se han de desarrollar en aeropuertos y bases aéreas alejadas de núcleos poblacionales con el objetivo de mitigar la contaminación acústica de estos municipios. Especialmente las academias de vuelo han de situarse en aeropuertos alejados de los núcleos poblacionales. Los ejercicios militares nocturnos se han de desarrollar de igual manera, desde bases militares alejadas de núcleos poblacionales. Así mismo se evitará causar contaminación acústica excesiva en núcleos poblacionales durante la ejecución de estos ejercicios.»

JUSTIFICACIÓN

La contaminación acústica supone un grave perjuicio para la salud de las personas y de la fauna. En consecuencia es esencial paliar esta contaminación y mantenerla en niveles aceptables que no supongan un perjuicio para la salud así como garantizar el derecho al descanso necesario, para los núcleos poblacionales colindantes a infraestructuras aéreas.

Trasladar escuelas aéreas así como ejercicios militares nocturnos, a aeropuertos y bases aéreas, alejadas de núcleos poblacionales, ayudará a garantizar un descanso nocturno necesario.

ENMIENDA NÚM. 412

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 255

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

Artículo Nuevo que se añade al final del Capítulo II. Obligaciones de servicio público en los servicios de transporte de competencia estatal.

«Medidas de maximización del uso de las plazas de autocares y autobús y de fomento del transporte público.

1. De conformidad con lo previsto en el Reglamento (CE) número 1073/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) no 561/2006, los vehículos de transportes de viajeros pueden hacer en España aquellas paradas para bajada y recogida de viajeros que solicite el transportista y que figuren en el correspondiente título habilitante, incluidas las licencias comunitarias otorgadas en un país miembro de la Unión Europea. El régimen aplicable a las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal previsto en el artículo 49.3 de la presente Ley, resultará igualmente de aplicación a los servicios con licencia comunitaria otorgada en un país miembro de la Unión Europea que permita el tránsito por España. En este sentido, se reconocerán en España los títulos otorgados en cualquier país miembro de la Unión Europea, admitiéndose las paradas intermedias para bajada y recogida de viajeros en España, cualquiera que sea el punto de origen o de destino de los mismos, siempre que no se efectúen independientemente del servicio internacional.

2. Se autoriza que, en aquellos servicios discrecionales contratados para el transporte de grupos, las plazas autorizadas sobrantes puedan ser comercializadas por el transportista separadamente, con objeto de maximizar el aprovechamiento del vehículo, reducir la contaminación y garantizar el mayor grado de seguridad vial.»

JUSTIFICACIÓN

Permitir la comercialización separada de las plazas vacantes en servicios discrecionales y regulares especiales.

Permitir que los vehículos de transportes de viajeros pueden hacer en aquellas paradas para bajada y recogida de viajeros que solicite el transportista y que figuren en el correspondiente título habilitante, incluidas las licencias comunitarias otorgadas en un país miembro de la Unión Europea.

Fomentar en el transporte de viajeros por carretera, el ahorro energético, la reducción de la contaminación y la garantía de seguridad en el mismo, facilitando la reducción del número de vehículos de transporte de viajeros en circulación y optimizando su uso.

ENMIENDA NÚM. 413

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 256

Texto que se propone:

«Disposición adicional nueva. Evaluación sobre la viabilidad del desarrollo y mejora de la red ferroviaria de mercancías en España.

En el plazo de 12 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana realizará una evaluación sobre la viabilidad del desarrollo y mejora de la red ferroviaria de mercancías en España.

Con los resultados de dicha evaluación se desarrollará un Plan de Transporte Ferroviario de Mercancías 2025-2045 para que en 2035 la red ferroviaria pueda cubrir el 50 % de la demanda de transporte de mercancías en la península, elevando este porcentaje al 80 % para 2045. Este plan pondrá especial énfasis en identificar las rutas más importantes a desarrollar y su inversión necesaria, así como las infraestructuras prioritarias a construir.»

JUSTIFICACIÓN

El transporte ferroviario es la opción más barata para transportar mercancías. A su vez puede ser neutra en emisiones con efecto invernadero, si los trenes son eléctricos y tienen como fuente las energías renovables. Por lo tanto, ayudan a la industria a descarbonizarse y volverse más competitiva. Es por ello que es un método de transporte a fomentar. La red ferroviaria de mercancías actual, está en desuso, es insuficiente e ineficiente. Por esta razón se requiere de un plan para analizar las opciones que existen de convertir la red ferroviaria española en un eje vertebral de la red de transporte.

ENMIENDA NÚM. 414

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición adicional nueva. Intervención de las entidades locales en la intensidad de la oferta de transporte urbano.

Sin perjuicio de la normativa existente sobre regímenes de autorizaciones para transporte de viajeros, las entidades municipales podrán establecer en ejercicio de su autonomía local, como parte de la planificación y ejecución de sus políticas de transporte, medidas relativas a la ordenación del acceso y de la intensidad en la prestación de cualquier tipo de servicio de transporte de viajeros en vehículos de turismo de menos de nueve plazas, admisibles para su municipio con base en base las características de cada localidad. El régimen de ordenación del acceso o ejercicio que en su caso se establezca deberá estar justificado por razones de interés público, tales como la protección del medioambiente urbano o la garantía de la seguridad vial y resultar proporcionado, garantizando en todo caso la sostenibilidad, calidad, accesibilidad y seguridad de los servicios de interés público involucrados.»

JUSTIFICACIÓN

Sin perjuicio del resto de normativa que resulte aplicable, los Ayuntamientos deben también tener la capacidad de ordenar la intensidad del transporte que se desarrolla en su entorno y, en particular, el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 257

número de vehículos de turismo que pueden prestar dichas actividades, sean estos taxis o, en su caso, transporte urbano de vehículos con conductor (VTC).

Dada la vinculación de las entidades locales a la movilidad, la legitimidad para implantar la visión de interés público que entiendan procedentes para su territorio resulta irrenunciable para ellas. Cada municipio tiene distintas necesidades y condiciones, tanto en el plano de la movilidad, tráfico, tipología urbanística, calidad del aire, demanda, turismo, etc, que determinan que la preservación del interés público medioambiental y la protección de la seguridad vial deban de ser afinados en cada caso. La intensidad de la oferta de transporte urbano bajo demanda afecta de manera determinante a estas dimensiones. Por lo tanto, siendo necesario que los Ayuntamientos tengan un papel más activo en el diseño de las políticas públicas relevantes y, en particular, en la determinación del nivel de admisibilidad de dicha intensidad, es razonable que la autonomía local se garantice por norma estatal. De hecho, hasta la introducción de las limitaciones cuantitativas relativas establecidas en la normativa estatal y autonómica vigente –la llamada ratio 1/30 VTC/taxis–, los 14 Ayuntamientos debían emitir un informe favorable para la autorización de las licencias VTC. Así constaba en el artículo 3 («Órgano competente sobre las autorizaciones») de la Orden de 1 de febrero de 1992 por la que se desarrolla la sección 2ª del capítulo IV del título V del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, sobre arrendamiento de vehículos con conductor. En lo que se refiere a los distintos requisitos podrían solicitarse para acceder a una autorización, está claro que las entidades locales son las mejor situadas para evaluar el umbral de tolerancia de sus municipios respecto a cuestiones de interés general como la protección del medioambiente urbano o a la seguridad vial; cuestiones todas ellas reconocidas como razones de interés general imperioso por el Tribunal de Justicia de la UE. En este sentido, tenemos como ejemplo reciente de respeto pleno a la autonomía local la normativa aprobada por el Gobierno de Aragón, en el Decreto-ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor. Concretamente, su artículo 2 («Modificación de la Ley 14/1998, de 30 de diciembre, de los Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón»). ¿ El artículo 27 queda redactado en los siguientes términos: «Para la realización de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo, bien en la modalidad de servicio de taxi, bien en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor, será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia habilitante, otorgada por el municipio en que esté residenciado el vehículo». Otras disposiciones autonómicas relativas a la cuestión resultan sin embargo menos garantistas de la autonomía local, disminuyendo el margen para su posible ejercicio. Resulta por tanto necesario que la norma estatal en materia de movilidad sostenible confirme y preserve el espacio para el ejercicio de dicha autonomía local en este ámbito. En definitiva, las entidades locales deben tener la capacidad de ordenar el número de licencias de arrendamiento de vehículos con conductor que permiten operar en sus municipios, debiendo las disposiciones aplicables consignar convenientemente dichos instrumentos. Es de destacar que, en tanto dicho ejercicio se encuentre justificado en razones de interés general imperioso y resulte proporcionado, el resultará coherente con la jurisprudencia del TJUE y con la propia Comunicación de la Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (taxis y VTC) 2022/C 62/01. Por lo tanto, la consagración del respeto a la autonomía local y de la sujeción a dichos principios en esta norma legal resulta igualmente congruente con ello.

ENMIENDA NÚM. 415

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 258

Texto que se propone:

«Disposición adicional nueva. Garantía de servicio de interés público del servicio de Taxi.

El servicio de taxi tiene la condición de servicio de interés público y, como tal, resulta parte integrante de los servicios de movilidad pública. Las disposiciones de desarrollo de la presente Ley, así como los instrumentos de planificación y ejecución de políticas públicas de movilidad adoptados por las distintas autoridades competentes, deberán garantizar y resultar coherentes con dicha condición, como medio para asegurar un servicio de calidad suficiente y homogénea para todos los ciudadanos.»

JUSTIFICACIÓN

El servicio de taxi surgió, se consolidó y sigue vigente en la actualidad como solución sistémica de los poderes públicos competentes de cara a la garantía de un servicio de transporte en vehículos de turismo con un nivel de agilidad, calidad y precio satisfactorios para la ciudadanía. Su detallada regulación persigue además preservar no solo un nivel aceptable sino una garantía mínima de disponibilidad del servicio y nivel de protección y calidad homogéneas, en cualquier situación de pico de oferta y de demanda, en cualquier tipo de desplazamiento. Dentro de dicha regulación destaca la relativa a las tarifas, reguladas para solucionar las asimetrías informativas con daño potencial a los demandantes, la ineficiencia de negociación unilateral y la uniformidad del servicio en relación con el coste con independencia de las condiciones exógenas. Todo ello, limitando precisamente el ejercicio puntual de poder de mercado o de negociación por parte del proveedor, evitar fraudes o discriminaciones de precios entre segmentos de la demanda con diferentes sensibilidades –turistas, emergencia, usuarios privados, usuarios en desarrollo de su actividad...–. Todas estas razones, partiendo de la necesidad de los poderes públicos de satisfacer de manera integral y consistente la necesidad ciudadana, configuran el servicio de taxi como un servicio público, vinculado indisolublemente a la autoridad municipal correspondiente. Así ha sido reconocido por el Tribunal Supremo en infinidad de sentencias; por todas, la 921/2018, que la califica el servicio de taxi como servicio de interés público. Pues bien, la conveniencia de garantizar que los distintos poderes públicos puedan promover una visión integral y holística de sus políticas de transporte y, en particular, de sus servicios públicos, propios o impropios, hace perentorio que la norma reguladora de la movilidad sostenible a nivel estatal, refrende expresamente la condición del taxi como servicio de interés público, por contraposición a otros modelos privados, sujetos en sus 16 condiciones puramente a la ley puntual de la oferta y la demanda y lejanos de tal sensibilidad. Una movilidad sostenible pasa justamente por no poner en riesgo el nivel de suficiencia, homogeneidad y accesibilidad para el conjunto de los ciudadanos que las distintas autoridades competentes decidan para el servicio de transporte público de viajeros en vehículos de turismo, con independencia de la lógica mercantil. Esta garantía resulta inherente al servicio del taxi; en consecuencia, el mismo debe constar, explícitamente, como parte integrante de la movilidad pública y del desarrollo de las regulaciones y políticas públicas de movilidad en aplicación de esta Ley, en beneficio de todos los ciudadanos.

ENMIENDA NÚM. 416

**Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 259

Texto que se propone:

«Disposición adicional. Plan estatal para el despliegue de puntos de recarga.

El Gobierno elaborará un Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga en municipios de menos de 30.000 habitantes con el fin de impulsar la electrificación del transporte.

La elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al ministerio autoridades competentes.

El Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos tendrá como finalidad:

1. Garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en todos los municipios que tengan entre 2.000 y 30.000 habitantes
2. Garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en el 20% de los municipios más poblados de menos de 30.000 habitantes de cada Comunidad Autónoma, siempre y cuando estos tengan más de 500 habitantes.
3. Garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en un municipio en un radio de 25 km.

El punto de recarga de vehículos eléctricos instalado tendrá que cumplir los siguientes requisitos:

1. Disponer de una potencia de carga de al menos 50 kilovatios de corriente continua.
2. Estar situado dentro del casco urbano.»

JUSTIFICACIÓN

Disponer de una red de puntos de recarga es esencial para garantizar una transición hacia un modelo de movilidad sostenible y electrificado.

ENMIENDA NÚM. 417

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Financiación del transporte público.

En el plazo de seis meses de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno debe elaborar una Estrategia de financiación del transporte público, a presentar ante la Conferencia Sectorial de Transportes a efectos de tener en consideración las propuestas de las Comunidades autónomas y acordar un esquema estable y a largo plazo que pueda implicar a todos los agentes concernidos por la materia.»

JUSTIFICACIÓN

Una línea de financiación clara es la garantía para poder garantizar una estrategia de movilidad sostenible, eficiente y a largo plazo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 260

ENMIENDA NÚM. 418

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición adicional nueva. Rentabilidad económica de los aeropuertos españoles.

El ministerio de transporte, movilidad sostenible y agenda urbana desarrollará un estudio con el fin de evaluar la rentabilidad económica media de los aeropuertos españoles. Esta medida tendrá en cuenta los últimos cinco años, previos a la entrada en vigor de esta ley. Si dicha evaluación demuestra que existen aeropuertos deficitarios se estudiará su cierre.»

JUSTIFICACIÓN

Las infraestructuras aéreas han supuesto un gran coste al erario público. Es por ello que es necesario analizar cual de estas infraestructuras siguen siendo utilizadas a día de hoy con el fin de que estas infraestructuras no sigan suponiendo una carga al erario público en el futuro, especialmente en los casos de que estas infraestructuras están infrautilizadas y no sean económicamente rentables.

ENMIENDA NÚM. 419

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Conexiones transfronterizas y trenes nocturnos.

El Gobierno llevará a cabo una política de recuperación y generación de nuevas conexiones con los países europeos de su entorno, tanto a través de rutas ferroviarias nocturnas como convencionales, que sirvan como alternativa de movilidad sostenible. Así mismo se impulsará la participación de España en el proyecto europeo Nightjet, con al menos cuatro rutas que conecten ciudades europeas y españolas.»

JUSTIFICACIÓN

Los trenes nocturnos son una alternativa eficiente y barata al transporte aéreo. A su vez son mucho más sostenibles y de esta forma posibilita transitar hacia una neutralidad climática.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 261

ENMIENDA NÚM. 420

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición transitoria nueva. Compensación de los sobrecostes.

En caso de que la aplicación de esta ley imponga nuevas obligaciones a empresas públicas o privadas que, con independencia de su situación administrativa, presten servicios de movilidad o transporte incluidos en el ámbito de aplicación de la Ley en vigor, los órganos de contratación deberán prever las correspondientes compensaciones a favor de aquellos por los sobrecostes generados.»

JUSTIFICACIÓN

Se debe introducir una salvaguarda en forma de nueva Disposición Transitoria para establecer una obligación para las administraciones de compensar a los operadores por el sobrecoste que los efectos de la aplicación de esta ley les pueda producir en forma de imposición de nuevas obligaciones.

ENMIENDA NÚM. 421

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 2.1.

«[...]

x) Energía eléctrica renovable: energía eléctrica producida con una fuerza electromotriz procedente de fuentes renovables o de cogeneración.

xx) Fuente de energía renovable: fuente de energía empleada en el transporte que no procede de los combustibles fósiles ni de la energía nuclear, contribuyendo a su descarbonización y a reducir su impacto ambiental.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Asegurar que las fuentes de energía tengan una fuente renovable y de esta forma descarbonizar el sistema energético.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 262

ENMIENDA NÚM. 422

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 5, apartado 4.

«[...]

x) Priorizar el transporte público colectivo frente a los medios individuales.

[...]

JUSTIFICACIÓN

El transporte colectivo ahorra espacio y emisiones. Especialmente en espacios con un área reducida ha de ser prioritario utilizar los medios de transporte más eficientes con el espacio disponible.

ENMIENDA NÚM. 423

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

«Artículo 5.

[...]

x) Subordinación de la regulación del tráfico al fomento y consecución de un sistema de movilidad sostenible y segura.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Las regulaciones de tráfico tienen que tener como objetivo fomentar una conducción segura y eficiente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 263

ENMIENDA NÚM. 424

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

«Artículo 26.

[...]

X) Dentro de estos planes de movilidad sostenible se incluirá un objetivo obligatorio de incorporación de vehículos cero emisiones a las flotas de empresa, según este calendario: 2025 (30 %), 2027 (60 %), 2030 (100 %).»

JUSTIFICACIÓN

La neutralidad climática solo se puede alcanzar si de forma gradual se van realizando avances en los distintos sectores. Es por ello que es necesario ir marcando objetivos para que la transformación de los distintos sectores evite transformaciones abruptas y daños a la economía, pero garantice la reducción de daños graves al medio ambiente.

ENMIENDA NÚM. 425

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

«Artículo 27.

1.

[...]

x) Los centros de trabajo, con más de 250 personas trabajadoras o 50 por turno, deberán designar una persona encargada de la gestión de movilidad. Entre las funciones del gestor de movilidad se encontrará la de facilitar la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan de movilidad de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de trabajo. Al mismo tiempo, será el interlocutor con la autoridad pública para hacer el seguimiento de la implantación del Plan y los resultados.

[...]»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 264

JUSTIFICACIÓN

Es vital que existan personas responsable en *situ* que ayuden a gestionar esta transformación de la movilidad y ayuden a transitar hacia una movilidad sostenible.

ENMIENDA NÚM. 426

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

«Artículo 30.

[...]

3.

[...]

x) La creación de entornos seguros, sostenibles y saludables en los alrededores de los centros educativos, impulsando los itinerarios para el desplazamiento en bicicleta o andando por parte del alumnado.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Los centros educativos han de ser un espacio seguro y saludable donde sea posible el aprendizaje sin barreras y desde el que se pueda impulsar la formación en movilidad sana y sostenible. Esto solo se puede alcanzar si el desplazamiento a esos lugares se puede hacer a través de modalidades de transporte no contaminantes, lo que además fomenta la educación en movilidad sostenible y garantiza la calidad del aire.

ENMIENDA NÚM. 427

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 45.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 265

x) Criterios climáticos y ambientales. Se considerará la alternativa menos dañina para el medio ambiente y el clima de acuerdo a las emisiones de gases de efecto invernadero que se generen y a su impacto.

JUSTIFICACIÓN

Los efectos sobre el cambio climático y la biodiversidad han de ser minimizados o eliminados en la medida de lo posible. Por ello ha de ser central priorizar las alternativas menos dañinas para estos.

ENMIENDA NÚM. 428

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 95.

[...]

x) Asimismo, se garantizará que los servicios de recogida y entrega de última milla se realizarán bajo el criterio de cero emisiones a partir de 2030 en los municipios de más de 20.000 habitantes; y en todos independientemente de su número de habitantes a partir de 2035.

JUSTIFICACIÓN

La distribución de última milla es responsable del 25% de las emisiones de gases y suponen un 50% de los vehículos diésel que circulan por nuestras ciudades. En el planteamiento de su reducción es necesario tener objetivos claros y bien delimitados que sirvan para transformar la movilidad de forma ordenada y eficiente.

ENMIENDA NÚM. 429

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 95.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 266

x) Se determinan los siguientes objetivos para la descarbonización de la flota de camiones a nivel estatal:

a) para todos los camiones de transporte de mercancías por carretera: un objetivo de emisiones de CO₂ del -100% a alcanzar a más tardar en 2035.

b) para los camiones vocacionales, es decir aquellos no empleados en el transporte de mercancías, un objetivo de emisiones de CO₂ del -100% a alcanzar a más tardar en 2040.

JUSTIFICACIÓN

Es necesario tener objetivos claros y bien delimitados que sirvan para transformar la movilidad de forma ordenada y eficiente, atendiendo a las particularidades de cada sector.

ENMIENDA NÚM. 430

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 5.

[...]

4.

[...]

x)

Aplicar la perspectiva de género en el transporte público y la inclusión de personas con movilidad reducida o capacidad disminuida.

[...]

JUSTIFICACIÓN

El transporte público ha de ser una herramienta para el desplazamiento de todas las personas. En consecuencia debe tener en cuenta las características y necesidades de todos los grupos sociales.

ENMIENDA NÚM. 431

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 267

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 5.

[...]

x) Prioridad del desplazamiento activo. Las medidas de proximidad y accesibilidad a bienes y lugares por modos de desplazamiento activos tendrán preferencia presupuestaria sobre las inversiones en transporte motorizado.

JUSTIFICACIÓN

La movilidad sostenible ha de tener el objetivo de ser neutral en emisiones con efecto invernadero. En consecuencia la financiación presupuestaria ha de priorizar el impulso de desplazamientos climáticamente neutros.

ENMIENDA NÚM. 432

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 5.

[...]

x) Posibilitar a través de un transporte público, asequible y de calidad el desarrollo de un modelo de vida acorde con la ciudad de los 15 minutos.

JUSTIFICACIÓN

La ciudad de los 15 minutos es un modelo de ciudad a través del cual cada persona puede cubrir sus trayectos laborales y de cuidados con un desplazamiento menor a los 15 minutos. Es por ello que un transporte público, asequible y de calidad es vital para lograr este objetivo y en consecuencia mejorar la calidad de vida en las ciudades.

ENMIENDA NÚM. 433

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 268

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 5.

[...]

x) Seguridad de las personas usuarias en el transporte público: los sistemas de transporte público deberán favorecer la creación de entornos seguros y libres de agresiones, con especial atención a las agresiones sexuales de las personas usuarias más vulnerables a los mismos. Para ello diseñarán e implementarán mejoras en los sistemas de seguridad y pondrán en marcha campañas de sensibilización.

JUSTIFICACIÓN

Al igual que muchos otros aspectos de la vida, la movilidad tiene diferentes matices en función del género. En consecuencia es vital analizar la movilidad desde una perspectiva feminista.

ENMIENDA NÚM. 434

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 5.

[...]

x) Aplicar la perspectiva de género en el transporte público y la inclusión de personas con movilidad reducida u otro tipo de diversidad funcional.

JUSTIFICACIÓN

El transporte público ha de ser una herramienta para el desplazamiento de todas las personas. En consecuencia debe tener en cuenta las características y necesidades de todos los grupos sociales.

ENMIENDA NÚM. 435

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 269

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 39.

[...]

x) En el caso de las infraestructuras terrestres se han de utilizar los datos recogidos por el plan SAFE, Stop Atropellos de Fauna en España, para identificar los puntos de la red de carreteras, donde sea necesario realizar actuaciones de mejora y prevención para evitar estos atropellos. A su vez la protección de la biodiversidad ha de tener un papel central en las evaluaciones planteadas en el artículo 52.

JUSTIFICACIÓN

Los atropellos son la segunda causa de muerte de vertebrados salvajes en España. Es por ello, que es necesario adoptar las medidas adecuadas para frenar esta pérdida de biodiversidad. Los datos recogidos a través del proyecto SAFE, Stop Atropellos de Fauna en España son muy útiles para identificar aquellos tramos especialmente dañinos para la fauna. Por ello han de ser la base para planear y realizar las actuaciones necesarias enfocadas en terminar con esta problemática.

ENMIENDA NÚM. 436

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 45.

[...]

x) Proteger aquellos servicios de rutas locales y regionales que, sin ser financieramente sostenibles bajo en régimen de mercado, sean de especial interés para vertebrar el territorio y mitigar los efectos de la despoblación.

JUSTIFICACIÓN

La despoblación es un grave problema social. Para revertir esta situación es central no eliminar las rutas que posibilitan la vida en estos lugares puesto que de lo contrario la despoblación se verá agravada.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 270

ENMIENDA NÚM. 437

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 2.

[...]

2. [...]

x) Servicios de movilidad pública: servicios de movilidad que los poderes públicos ponen a disposición de la ciudadanía, en régimen de gestión directa o indirecta, o bien se ofrecen por prestadores con la condición de servicio de interés público.

[...]

JUSTIFICACIÓN

El taxi también forma parte del tipo de vehículos que pueden tener acceso a carriles reservados. No se entiende su exclusión de esta definición. Por otra parte, para poder implantar de una manera adecuada los principios de la Ley a lo largo de su articulado, resulta necesario introducir la movilidad pública como categoría general de servicios de movilidad, vinculados al ejercicio del servicio público, con independencia de la modalidad de transporte de que se trate. La consideración holística, global, de la movilidad pública, configurada como conjunto de servicios de movilidad que los poderes públicos ponen a disposición de la ciudadanía, en régimen de gestión directa o indirecta, o bien se ofrecen por prestadores con la condición de servicio de interés público, permitirá asegurar una visión integrada y garantista de dicha dimensión en los distintos instrumentos de planificación y ejecución de la movilidad.

ENMIENDA NÚM. 438

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 20. Apartado 2.

[...]

x) Medidas para garantizar la protección de los derechos de los trabajadores, evitar la gestión puramente algorítmica de estos e impedir la precarización del mercado laboral en el ámbito de la movilidad.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 271

JUSTIFICACIÓN

El fomento de la movilidad pública responde a una visión de las políticas de movilidad alineada con la optimización medioambiental y circulatoria de nuestros entornos territoriales, en línea con la movilidad activa y el espacio público de prioridad peatonal. Por otra parte, la protección y mejora de las condiciones laborales deben ser factores presentes en todo momento en la elaboración de políticas públicas, por su efecto transversal, por lo que también deben abordarse en los documentos de guías de buenas prácticas.

ENMIENDA NÚM. 439

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 77. Apartado 3.

[...]

x) Impactos apreciables y previsibles sobre el mercado laboral.

xx) Impactos apreciables y previsibles sobre los servicios de movilidad pública.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Sería coherente con nuestro modelo social que una de las variables a evaluar de los *sandbox* regulatorios sean los efectos sobre el mercado laboral y sobre la movilidad pública; tanto los apreciables como los futuros. Cómo se introduce una nueva tecnología puede afectar de forma directa a las condiciones laborales, por lo que debe ser siempre un factor a considerar.

ENMIENDA NÚM. 440

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 5, apartado 4.

[...]

x) Regular, ordenar y controlar la responsabilidad de todos los operadores, mediadores, aplicaciones y directivos de los servicios de transporte que intervengan en la movilidad con el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 272

objetivo de evitar prácticas de abuso a la competencia y a los derechos de los usuarios. Con este fin se evitará la creación de oligopolios o monopolios que puedan perjudicar tanto a los usuarios o clientes finales como a los prestadores del servicio, sean personas físicas o jurídicas, y al resto de la sociedad.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Las responsabilidades de los operadores han de ser claras y bien reguladas puesto que solo de esta forma se podrán sancionar y perseguir aquellas prácticas abusivas y que resulten perjudiciales para una mayoría social.

ENMIENDA NÚM. 441

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 57.

[...]

x. Los Presupuestos Generales del Estado fijarán el importe inicial del FESMOFCPJ tras una evaluación objetiva de las necesidades reales de financiación del sistema que habrá de aprobar una Comisión Mixta paritaria de representantes institucionales de la Administración General del Estado, de las CC. AA. y de las Entidades Locales. Este importe mínimo inicial no será mejor al 0,25% del PIB. La Comisión Mixta estará asesorada por un Comité Técnico de expertos independientes en movilidad urbana, en cuya designación participarán también las organizaciones empresariales más representativas del sector.

xx. El importe de la aportación inicial para el FESMO-FCPJ se incrementará anualmente en los Presupuestos Generales del Estado en cuantía suficiente para atender las responsabilidades del Estado en materia de financiación del servicio público del transporte urbano colectivo.

xxx. El incremento de la dotación presupuestaria anual del FESMOFCPJ se calculará tomando como referencia las siguientes variables:

— El crecimiento del Producto Interior Bruto a medio plazo estimado por el Ministerio competente para la determinación de la regla de gasto.

— El aumento global de la población destinataria del servicio público de transporte urbano colectivo.

— El incremento de las exigencias de calidad y ambientales del servicio de transporte urbano colectivo y el aumento de los costes operativos necesarios para su adecuada prestación.

xxxx. En todo caso, el incremento mínimo anual de la dotación del FESMO-FCPJ no podrá ser inferior al crecimiento porcentual del PIB en el ejercicio precedente, una vez neutralizado el efecto de la inflación.

xxxxx. Las Comunidades Autónomas habrán de contribuir a la financiación del transporte colectivo urbano mediante la aportación a los Municipios de su territorio o, en su caso, a las entidades supramunicipales titulares del servicio público de unos recursos económicos al menos equivalentes a la aportación estatal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 273

JUSTIFICACIÓN

La creación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) debe garantizar la adecuada dotación del mismo de forma anual, atendiendo a la cambiante situación socio-económica en la que el sector en su conjunto realiza sus actividades de servicio público en todo el territorio español. En este sentido, los Presupuestos Generales del Estado constituyen la herramienta más adecuada para este contexto variable interanualmente.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Plural al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2023.—**Inés Sabanés Nadal**, Diputada del Grupo Parlamentario Plural (MÁS PAÍS-EQUO) y **Íñigo Errejón Galván**, Diputado del Grupo Parlamentario Plural (MÁS PAÍS-EQUO) y Portavoz Adjunto del Grupo Parlamentario Plural.

ENMIENDA NÚM. 442

Inés Sabanés Nadal
Íñigo Errejón Galván
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52.

Texto que se propone:

[...]

2. Transcurridos cinco años desde la puesta en servicio de cualquier infraestructura de transporte de competencia estatal sobre la que se hubiera realizado el estudio de rentabilidad previsto en el artículo 54, el promotor de la infraestructura llevará a cabo una evaluación *ex post* de la misma, en los términos que se establezcan en la orden ministerial a la que se hace referencia en el apartado 3.

Así mismo, se podrán evaluar proyectos ya realizados, con el fin de conocer si las evaluaciones iniciales fueron capaces de prever el impacto a medio y largo plazo que dichas infraestructuras provocaron. Estas evaluaciones se llevarán a cabo por una autoridad independiente, para garantizar su calidad y objetividad, y se incorporarán a los estudios a los que hace referencia el punto 1 de este mismo artículo. De igual forma, deberán publicarse a través de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Una evaluación neutral y justa es central para evitar cometer errores pasados y aprender de experiencias previas. Es por ello que es necesario evaluar proyectos ya realizados y ver si su impacto ha

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 274

sido el esperado o no. Estos análisis han de ser realizados por una autoridad independiente para evitar colisiones de interés y garantizar unos resultados objetivos y de calidad.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Mixto al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2023.—**Tomás Guitarte Gimeno**, Diputado del Grupo Parlamentario Mixto (¡Teruel Existe!) y **Ana María Oramas González-Moro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 443

Tomás Guitarte Gimeno
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 42.

Texto que se propone:

«Artículo 42. Régimen de prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad.

1. Para la prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y de los servicios de movilidad podrán utilizarse cualesquiera de los sistemas previstos en la normativa de contratos del sector público vigente, o incentivar su prestación por parte de la Administración mediante subvenciones o ayudas públicas en los términos permitidos por el ordenamiento jurídico vigente y por el derecho de la Unión Europea.

Asimismo, las Administraciones públicas podrán promover soluciones innovadoras de movilidad con el fin de hacer un uso eficiente de los recursos, así como fomentar los servicios de movilidad colaborativa mediante subvenciones o ayudas públicas.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 444

Tomás Guitarte Gimeno
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 275

Capítulo I. Artículo 21.

Texto que se propone:

«Artículo 21. Concienciación y sensibilización.

1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las Administraciones públicas:

a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, en particular la movilidad activa en la calidad de vida, la salud y el medio ambiente, y los servicios de movilidad colaborativa.

b) Promoverán acciones formativas que doten a los y las profesionales y a la ciudadanía en general de las habilidades necesarias para lograr la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad sostenible.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 445

Tomás Guitarte Gimeno
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29.

Texto que se propone:

«Artículo 29. Sistema de medios de movilidad.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, las Administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.

b) El transporte público colectivo. En aquellos lugares donde el transporte público colectivo no llegue por falta de densidad de población, como en algunas zonas rurales o despobladas, se suplirá esta carencia con el favorecimiento de la movilidad a demanda y otros medios de movilidad adaptados al medio rural.

c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.

d) En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público y los servicios de movilidad colaborativa.»

JUSTIFICACIÓN

Adaptación del artículo a la realidad del medio rural.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 276

ENMIENDA NÚM. 446

Tomás Guitarte Gimeno
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

«Artículo 29 bis. Servicio de movilidad a demanda en áreas rurales de provincias o comarcas despobladas.

1. Es un servicio de transporte a demanda para personas viajeras, configurado este como
 - a. un tipo de transporte público, flexible y dinámico, sin sujeción a itinerario y horario fijo,
 - b. un transporte sensible a las necesidades de movilidad de la población cuya prestación efectiva dependerá de una solicitud previa de las personas usuarias,
 - c. un servicio de transporte para residentes y viajeros a municipios menores de 5.000 habitantes, ubicados en áreas de baja densidad y de localidades menores de 1.000 habitantes, con carencias en el sistema de transportes públicos, especialmente en zonas rurales.
2. Los servicios podrán prestarse mediante los siguientes tipos de transporte:
 - a. Servicios discrecionales.
 - b. Servicios regulares de uso especial.

En cualquiera de los casos, irán dirigidos a cubrir necesidades de desplazamiento de la población a centros sanitarios, educativos, sociales o administrativos a los que estén adscritos o bien a las paradas de transporte regular de viajeros de la cabecera comarcal o de la estación más próxima con servicio de transporte de pasajeros, con el fin de acceder a conexiones con líneas de transporte regular de viajeros.

1. El Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) fijará directrices estatales para la ordenación de este servicio, y de los sistemas tecnológicos necesarios para la utilización por los viajeros y la información del servicio en tiempo real.

2. Los Instrumentos de planificación en materia de transportes y movilidad de las Comunidades Autónomas

- a. ordenarán el funcionamiento del servicio de movilidad a demanda en su ámbito
- b. en las zonas rurales afectadas por la despoblación, una vez implantado el transporte sensible a la demanda, se procederá a la adaptación de los contratos de concesión de servicio público regular de uso general de personas viajeras en cuanto a las rutas, calendarios y horarios.

3. Las Comunidades Autónomas gestionarán el servicio, determinarán los fondos para su financiación y promoverán la implantación de un sistema tecnológico y telefónico de pre-contratación que garantice la reserva de las plazas, así como la gestión y control de incidencias, y de información a tiempo real de los servicios.

4. Los Planes de movilidad sostenible de entidades locales en cuyo ámbito de actuación existan localidades que precisen de este servicio, deberán coordinar su actuación con la Comunidad Autónoma.

5. Las entidades que organicen y presten este servicio

- a. aplicarán criterios de eficiencia energética y sostenibilidad en el diseño de rutas de desplazamiento y en la flota de vehículos de servicio,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 277

b. utilizarán vehículos adaptados para el desplazamiento de personas mayores o con problemas de movilidad.

6. Las Comunidades Autónomas otorgarán el título habilitante de transporte sensible a la demanda de competencia autonómica.

JUSTIFICACIÓN

Adaptar la ley de movilidad sostenible a las necesidades de movilidad de las personas residentes en las áreas rurales con baja densidad de población y/o con carencias importantes en el sistema de transporte público por tratarse de localidades y núcleos de población pequeños.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Plural al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2023.— **Néstor Rego Candamil**, Diputado del Grupo Parlamentario Plural (BNG) y Portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Plural.

ENMIENDA NÚM. 447

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 45.

Texto que se propone:

«Artículo 45. Principios aplicables a las obligaciones de servicio público y a los contratos de servicio público.

En el ámbito de los servicios de transporte de competencia estatal, las obligaciones de servicio público y los contratos de servicio público deberán responder a los siguientes principios específicos:

a. Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado. **En todo caso, a la hora de aplicar estos principios, se ponderarán suficientemente las necesidades de equilibrio territorial e interterritorialidad en todo el Estado, con especial atención a la lucha contra la despoblación provocada por la ausencia de instrumentos de movilidad ciudadana. Asimismo, tendrán especial consideración aquellas comunidades autónomas caracterizadas por un asentamiento tradicional de la población especialmente disperso, que exigen un tratamiento equitativo con aquellas otras que parten de asentamientos poblacionales concentrados y cuyas estructuras de movilidad son más simples. Todo ello, en aras a la consecución de la necesaria igualdad entre los territorios del Estado, así como para garantizar una igualdad de oportunidades entre todas las/os ciudadanas/os a la hora de acceder a todos los servicios básicos y vivir en su propio territorio.»**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 278

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 448

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46.

Texto que se propone:

Enmienda de adición, con un nuevo apartado g) que quedaría así:

«g) En cualquier caso, los apartados anteriores se ponderarán con los criterios de servicio público establecidos en el apartado a) del precepto anterior.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 449

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46.

Texto que se propone:

«4. En el caso de que la propuesta de establecimiento de una nueva obligación del servicio público sea iniciativa de una administración autonómica ~~o local~~, la elaboración de la «Propuesta de establecimiento de Obligación de Servicio Público» corresponderá a esa administración.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 279

ENMIENDA NÚM. 450

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 48.

Texto que se propone:

«5. La Administración General del Estado podrá llegar a acuerdos o convenios con las Comunidades Autónomas con respecto a la provisión de los servicios en rutas aéreas peninsulares en las que haya obligaciones de servicio público declaradas, cuando la provisión de tales servicios se realice mediante contratación pública. En particular se podrá establecer mediante convenio entre administraciones cómo se satisfarán las obligaciones financieras asociadas a dicha contratación y a la provisión de los servicios. ~~La gestión del servicio y el control del mismo corresponderá en cualquier caso al Estado, el cual podrá en todo momento suspender temporalmente o extinguir definitivamente la declaración de las obligaciones de servicio público, si éstas dejan de cumplir el objetivo social por el que fueron declaradas. La gestión del servicio y el control del mismo~~ **corresponderá al Estado, mas la suspensión temporal o la extinción definitiva de las obligaciones de servicio público, requerirán la apertura de un necesarísimo procedimiento de negociación con la comunidad autónoma afectada, siendo el cumplimiento del objetivo social, el elemento determinante de la decisión que finalmente se adopte.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 451

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49.

Texto que se propone:

«2. Los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal tendrán origen y destino, preferentemente, en capitales de provincia o en poblaciones principales. Será necesario acuerdo del Consejo de Ministros para autorizar un origen o destino diferente, **previa consulta al departamento competente en la materia del gobierno de la Comunidad Autónoma afectada.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 280

ENMIENDA NÚM. 452

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49.

Texto que se propone:

Añadir al punto 3.

«En todo caso, será preceptiva la consulta al departamento competente en materia de movilidad de la Comunidad Autónoma afectada, con el fin de ponderar las necesidades concretas de servicio público del lugar, así como tener en cuenta los planes de movilidad interior establecidos por el gobierno autónomo correspondiente.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 453

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49.

Texto que se propone:

~~«5.— Cuando una comunidad autónoma o entidad local proponga que un servicio de competencia estatal tenga un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos, deberá establecer un mecanismo de compensación al operador.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 454

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 50.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 281

JUSTIFICACIÓN

No compartimos la posibilidad de liberalización.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Plural al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2023.—**Ferran Bel Accensi**, Diputado del Grupo Parlamentario Plural (JxCat-JUNTS (PDeCAT)) y **Miriam Nogueras i Camero**, Portavoz del Grupo Parlamentario Plural.

ENMIENDA NÚM. 455

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos. I.

Texto que se propone:

Párrafo 17.

«En relación con las políticas de calidad del aire, la Agencia Europea del Medioambiente (AEMA) cuantifica en más de 20.000 las muertes prematuras que se producen anualmente en nuestro país debido a contaminantes atmosféricos que degradan la calidad del aire especialmente en entornos urbanos, principalmente NO₂ y pequeñas partículas suspendidas en el aire, siendo el transporte **y los residuos los et principal es foco s emisor es respectivamente** de dichos contaminantes.»

JUSTIFICACIÓN

Los contaminantes atmosféricos proceden de múltiples fuentes y actividades, no sólo del transporte. Así, lo recoge la Directiva relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia y todas las normativas europeas relacionadas.

En este marco, es necesario poner en contexto la contribución de cada sector a la contaminación atmosférica y la aportación que realiza cada sector por contaminante. No tiene sentido dirigir la atención hacia un sector (el transporte) y, sin embargo, ignorar a otros sectores más contaminantes.

Atendiendo a los datos del último Inventario Nacional de emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos (marzo 2022) tenemos las siguientes aportaciones de contaminantes por sector:

NO _x	PM _{2,5}
34.7% Transporte por carretera.	37.1% Residuos.
16.4% Industria.	27.8% RCI (Combustión estacionaria).
11.9% Cultivos.	12.4% Industria.
10.4% Otros tipos de transporte.	9.8% Transporte por carretera.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 282

En lo relativo a las PM_{2,5}, el transporte por carretera es el cuarto sector que aporta este tipo de contaminante. De esta manera, encontramos que otros sectores tales como los residuos, la combustión estacionaria o la industria aportan significativamente más que el transporte. Por ello, se considera necesario corregir el proyecto de ley en este sentido.

ENMIENDA NÚM. 456

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos. VI.

Texto que se propone:

Párrafo 3

«De esta manera, en primer lugar, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de definiciones, se establece que las administraciones públicas deben contribuir a garantizar el derecho a la movilidad a través de los servicios de transporte público, en el sentido recogido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, así como a través de los servicios de movilidad, que incluyen servicios como los de la movilidad compartida o colaborativa, **subsumidos bajo la categoría de esquemas de movilidad de alta ocupación**, o apoyándose en otros instrumentos, como subvenciones.»

JUSTIFICACIÓN

Para dotar a la Ley de seguridad jurídica, y mantener el criterio aplicado hasta el momento, debería incluirse esta breve aclaración en la exposición de motivos. Resulta fundamental que estos modelos de movilidad compartida y colaborativa, alineados con los objetivos de sostenibilidad, se regulen de forma expresa en la ley como esquemas de movilidad de alta ocupación, a fin de que el marco normativo resulte útil y duradero para la sociedad del futuro.

De la misma manera que por la reducción de externalidades se han considerado a los vehículos eléctricos (e incluso algunos vehículos híbridos enchufables) a efectos de permitir su circulación por carriles especiales como el BUS-VAO, cobra sentido que los vehículos de movilidad compartida o colaborativa formen parte de la categoría de movilidad de alta ocupación, teniendo en cuenta no sólo la reducción de externalidades, sino que un solo vehículo de movilidad compartida puede ser utilizado a lo largo del día por un gran número de personas, con la consecuente mejora en el espacio público.

Es más, esta aclaración sobre a qué sistema de movilidad hace referencia el concepto de «esquemas de movilidad de alta ocupación» es necesaria para interpretar preceptos del propio Proyecto de Ley. A modo de ejemplo, en el artículo 27.3 del presente Proyecto de Ley se hace mención a determinadas modalidades (entre las cuáles está la movilidad compartida y la colaborativa) indicando que estarán al principio de jerarquía del artículo 29, si bien el artículo 29 no recoge de forma expresa estas modalidades.

De no incluirse esta aclaración tanto en la exposición de motivos como en apartados posteriores del proyecto de ley (tal y como se detallará a lo largo de este documento), las formas de movilidad compartida y colaborativa podrían quedar reducidos a un limbo legal y su regulación podría quedar al arbitrio de diversas interpretaciones, aumentando la fragmentación normativa y generando una mayor inseguridad jurídica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 283

ENMIENDA NÚM. 457

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VI.

Texto que se propone:

Párrafo 4.

«Las soluciones de movilidad que se implanten en cada territorio deberán ser las más adaptadas a sus necesidades. Se trata de materializar que el derecho a la movilidad sostenible no debe limitarse al acceso al transporte público ni a una visión centrada en las infraestructuras, sino que se deben utilizar todos los mecanismos e instrumentos de los ciudadanos y ciudadanas sin necesidad de disponer de un vehículo ~~privado~~ **particular** motorizado, y con un uso eficiente de los recursos públicos.»

JUSTIFICACIÓN

Proponemos esta mejora técnica para evitar confusión. A lo largo del texto se menciona el vehículo privado en tres ocasiones cuando, en realidad, se quiere hacer referencia al vehículo particular, al que es propiedad de un individuo.

Debemos recordar que los vehículos de movilidad compartida también son vehículos privados como también pueden ser algunos destinados al transporte público.

Por tanto, consideramos necesaria esta modificación.

ENMIENDA NÚM. 458

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos. VI.

Texto que se propone:

Párrafo 19

«Por todo lo anterior, uno de los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana consiste en la elaboración de un nuevo mapa concesional de líneas regulares de transporte de personas por carretera que sustituya al actual, con el objetivo de que la oferta de transporte público por carretera de competencia estatal se ajuste mejor a las nuevas necesidades de movilidad de los ciudadanos y las ciudadanas, proporcione la mayor conectividad posible, permita obtener una mayor eficiencia en el gasto público asociado al transporte de las administraciones públicas y ~~se justifique~~ **vaya acompañado de un estudio previo que asegure** la viabilidad económico-financiera de las líneas para los operadores de transporte, sobre la base de los nuevos criterios y plazos que a tales efectos establece la ley.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 284

JUSTIFICACIÓN

La Directiva 2014/23/UE en su artículo 5, apartado 1, especifica que «La adjudicación de las concesiones de obras o servicios implicará la transferencia al concesionario de un riesgo operacional en la explotación de dichas obras o servicios y que incluye el riesgo de demanda o el de suministro, o ambos. Se considerará que el concesionario asume un riesgo operacional cuando no esté garantizado que, en condiciones normales de funcionamiento, vaya a recuperar las inversiones realizadas ni a cubrir los costes que haya contraído para explotar las obras o los servicios que sean objeto de la concesión. La parte de los riesgos transferidos al concesionario supondrá una exposición real a las incertidumbres del mercado que implique que cualquier pérdida potencial estimada en que incurra el concesionario no sea meramente nominal o desdeñable».

ENMIENDA NÚM. 459

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos. VI.

Texto que se propone:

Párrafo 21.

«Además de la disposición anterior, se incluye otra disposición transitoria cuyo objetivo es mejorar la calidad del gasto público. En la disposición transitoria tercera se hace referencia a los servicios ferroviarios declarados como obligación de servicio público e incluidos en acuerdo por el que se establecen las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de personas competencia de la Administración General del Estado en la red ferroviaria de interés general aprobado en el Consejo de Ministros. El transporte ferroviario es una fórmula muy eficiente, tanto desde una perspectiva ambiental como económica, cuando el nivel de utilización es alto y las administraciones públicas deben fomentar su uso. Sin embargo, no lo es en el caso de niveles muy bajos de utilización: por ello, no suele ser la mejor solución para los territorios de baja densidad de población. Ninguna sociedad puede permitirse financiar con dinero público trenes que vayan vacíos, porque ello tiene un alto coste de oportunidad (el dinero se podría dedicar a mejores usos para la ciudadanía) y no da respuesta a las necesidades de movilidad. En este sentido, para aquellos servicios con una baja demanda, se plantea la posibilidad de que las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, puedan solicitar que dejen de prestarse esos servicios, de forma que el importe destinado a la compensación de los mismos en el contrato vigente pueda financiar otras soluciones de movilidad que resulten más eficientes y que **faciliten garanticen** el derecho a la movilidad sostenible de los ciudadanos o ciudadanas de los municipios afectados.»

JUSTIFICACIÓN

El análisis de la supresión de servicios de transporte en zonas despobladas debe siempre considerar que se garantice el derecho a la movilidad sostenible de los mismos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 285

ENMIENDA NÚM. 460

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1.

Texto que se propone:

«Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

[...]

2. En particular, esta ley **pretende** :

a) Establece **¶** los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema integrado de movilidad para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad ; **teniendo en cuenta las necesidades de movilidad de cada momento, tanto en los entornos urbanos como en los rurales, apostando por la convergencia y la coexistencia de diferentes formas de transporte.**

b) Facilita **¶** la existencia de un sistema de transportes multimodal de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente.

c) Dota **¶** a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad.

d) Fortalece **¶** los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.

e) Pretende crear un ecosistema de colaboración público-privada, que pueda suponer un mejor aprovechamiento de la tecnología y los recursos existentes para la movilidad.

e f) Establece **¶** un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano **y autonómico** que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.

g) Facilita la convivencia de todas las formas de transporte disponibles en entornos urbanos e interurbanos para fomentar la multimodalidad bajo criterios sostenibles.»

JUSTIFICACIÓN

Por un lado, se propone la siguiente modificación de manera que la ley no tenga como objeto una pretensión, sino que por sí misma dé lugar a los cambios que se proponen. Igualmente se propone que el modelo de participación en la financiación no se circunscriba exclusivamente al transporte urbano y comprenda también la financiación de servicios interurbanos dentro del ámbito de los servicios de transporte de titularidad autonómica.

Por otro lado, esta enmienda pretende incorporar nuevos puntos en el listado de objetivos de la norma que se presentan en el artículo 1.2 para así extender el concepto de movilidad.

En primer lugar, la primera parte de la enmienda recomienda ampliar la letra a) para que esta tenga en cuenta las diferentes formas de transporte existentes y las diferentes necesidades de movilidad que encontramos tanto en entornos urbanos como rurales.

En segundo lugar, se añade una nueva letra, la e), que hace referencia a la colaboración público-privada. El motivo es que, tratándose de una ley que surge como piedra angular sobre la que configurar la movilidad del futuro, va a ser clave fijar alianzas estratégicas que contemplen la colaboración público-privada como forma de mejorar y apostar por la inversión tecnológica, innovación y digitalización siempre orientados hacia el transporte público y compartido.

Por último, se añade otra letra, la g), para que se cite la importancia *¿* y necesidad *¿* de convivencia y convergencia de los distintos actores implicados en la movilidad, a la vez que se reconoce la importancia del fomento de la multimodalidad. Se considera por multimodalidad a la agrupación de servicios de movilidad

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 286

accesibles a través de una plataforma o aplicación, mediante la cual las personas usuarias pueden utilizar una o varias de estas alternativas para realizar un recorrido o trayecto de forma integrada, mejorando su eficiencia y sostenibilidad.

ENMIENDA NÚM. 461

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

d) **Autoridad de transporte metropolitano:** entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte, **las entidades locales supramunicipales y otras entidades públicas que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación, tengan atribuida la gestión de los servicios públicos o de sistemas tarifarios integrados de dichos servicios públicos recogidos en la presente ley.**

[...]

w) **Sistema tarifario integrado:** el conjunto de medios o actividades de transporte público que en un ámbito territorial determinado se desarrollan de conformidad con tarifas uniformes.»

JUSTIFICACIÓN

Modificación del artículo 2.1.d) para la inclusión expresa en la definición de la «Autoridad de transporte metropolitano» de las entidades locales supramunicipales como la Área Metropolitana de Barcelona y su atribución legal según lo establecido en la Ley 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona u otras entidades públicas análogas. Dicho concepto se ha recuperado del texto previo del mismo Anteproyecto de Ley (versión trámite de audiencia de marzo de 2022). Asimismo, se ha añadido el concepto de «gestión de sistemas tarifarios integrados» para incluir de forma clara y expresa a entidades como la ATM.

Adición de un nuevo apartado x) en el artículo 2.1 para incluir expresamente el concepto de «sistema tarifario integrado» propio del ámbito de actuación de TMB y del consorcio de la ATM y que resulta relevante para la mejor definición de ATM como beneficiario de estas ayudas (Redacción similar a la prevista en la Ley 21/2015, de financiación del sistema de transporte público de Catalunya).

ENMIENDA NÚM. 462

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 287

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

q) **Servicios de transporte público de personas a la demanda:** aquellos que se prestan ~~por cuenta ajena~~, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público **o previa autorización en caso de un servicio regular de uso especial** con cualquier ~~clase de vehículo medio de transporte.~~

[...]

w) **Análisis de ciclo de vida:** proceso para evaluar las cargas ambientales y económicas atribuibles a un sistema de producción o actividad, identificando y cuantificando en cada etapa las cantidades de materia y energía usadas y los residuos generados, y evaluando sus impactos ambientales en diversas categorías.

2. De manera específica, en relación con el espacio controlado de pruebas regulado en el capítulo I del título V, se entenderá por:

[...]

g) **Innovación en movilidad:** aquella que pueda dar lugar a nuevos modelos de negocio, aplicaciones, procesos o productos para la prestación de servicios de movilidad y otros servicios complementarios y no encuentran cobertura en el marco regulatorio vigente.»

JUSTIFICACIÓN

Se sugieren cambios en la definición de los estos conceptos por ser más adecuados, así como se propone añadir definiciones de conceptos que luego se recogen en el articulado del proyecto de ley.

En el caso de los servicios de transporte a la demanda, no solo los servicios regulares de uso general requieren de flexibilización para ofrecer un servicio más atractivo y acorde a la demanda. Los servicios regulares de uso especial (trabajadores, escolares zonas de ocio...) requieren autorización para su prestación, la cual podría incorporar cuando así corresponda la autorización para prestarse en régimen «a la demanda». La planificación de rutas flexibles es también útil en caso de contratos ajenos a la administración contratados por las empresas, polígonos industriales... El carácter regular del servicio no se verá afectado por el hecho de que se adapten las condiciones de explotación del servicio.

ENMIENDA NÚM. 463

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 288

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

m) Movilidad sostenible: aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables, tanto para el usuario como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, ~~y en el que se reducen y limitan los~~ **donde se garantice la triple integración del crecimiento económico, acceso social equitativo e inclusivo y la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano, reduciendo y limitando** los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, en particular: la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el ruido, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats y la reducción de la conectividad ecológica, ~~y fomentando la movilidad y el transporte de cero y bajas~~ **y bajas** emisiones.

ñ) Plan de movilidad ~~de entidades locales~~ **urbana sostenible**: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental ~~como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa que~~ **garanticen, a su vez, el crecimiento económico y la equidad y bienestar social.**

[...]

o) Plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad con menor impacto ambiental **que garanticen, a su vez, el crecimiento económico y la equidad y bienestar social** que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente.

q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público con ~~cualquier clase de vehículo~~ **vehículos de cero y bajas emisiones.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se considera necesario definir de una manera precisa el concepto de movilidad sostenible como eje vertebrador de todo el proyecto de Ley.

El «Desarrollo sostenible» cuenta con la siguiente definición en el Informe Brundtland de 1987 titulado «Nuestro futuro común» de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo: «aquel desarrollo que satisface las necesidades actuales sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades». Trata de conciliar el desarrollo económico con la protección del equilibrio social y medioambiental.

En este marco, la Unión Europea en todas sus estrategias a favor de la sostenibilidad considera que el crecimiento económico, la cohesión social y la protección medioambiental deben ir parejos y apoyarse mutuamente.

Así mismo, estas tres dimensiones de la sostenibilidad, en concreto, están recogidas en la propia Estrategia de Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana. En el ámbito económico, se señala la importancia de la priorización de las inversiones atendiendo al consenso social y político, y se reconoce la influencia de la movilidad en la competitividad y la productividad de la economía, siendo estos aspectos fundamentales para la economía española. En el ámbito medioambiental, se recoge la actual situación en materia de cambio climático y los compromisos recogidos a nivel europeo de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 289

nuestro país y también en materia de calidad del aire. Y, finalmente, en el ámbito social destaca que la movilidad debe ser abordada como un derecho y elemento de cohesión social.

De la misma forma, estos aspectos quedan reforzados en el propio proyecto de ley de la siguiente forma:

«Exposición de motivos

[...]

En definitiva, se trata de evolucionar desde la política de transportes a la política de la movilidad sostenible de personas y mercancías que ha de guardar relación con las políticas económicas, sociales y ambientales.»

«Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

Se reconoce el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible y justo [...], que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales [...].

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

[...]

4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico social.

c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

d) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

5. Servicio al desarrollo económico sostenible. La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible nacional y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando el principio de neutralidad competitiva.»

Por todo lo anterior, es necesario ampliar la definición de «movilidad sostenible» para poder tomar en consideración los vectores económico y social, en equilibrio con el medioambiental.

Por último, pero no menos importante, es necesario que toda la propuesta de ley hable de vehículos de cero y bajas emisiones en todas las iniciativas que tengan que ver con los mismos. Entendemos que esto es compatible con la estrategia de neutralidad climática de la Unión Europea, planteada como una transición y no una disrupción. Así, el Reglamento europeo en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros habla de vehículos de cero y bajas emisiones y los incentiva. El propio acuerdo de compromiso provisional alcanzado recientemente a nivel europeo en el marco del Fit for 55 sobre este mismo reglamento y que establece el fin de la comercialización de vehículos nuevos que no emitan 0 g CO₂/km en 2035, también establece, en paralelo, un mecanismo de incentivación para los vehículos de bajas emisiones para facilitar esta transición (factor bonificador) a la hora de calcular el objetivo específico de emisiones de CO₂ de los fabricantes. Este mismo razonamiento aplica, aún con mayor peso en el caso de los vehículos pesados. Sirva como ejemplo que la actual normativa de reducción de emisiones de CO₂ de vehículos pesados que plantea una reducción de las emisiones de CO₂ de éstos en un 30 % respecto de los niveles de 2019-2020, establece el concepto de vehículo pesado de emisión cero y el de vehículo pesado de baja emisión e introduce también un

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 290

mecanismo incentivador en forma de supercréditos (un vehículo pesado de baja emisión contabiliza hasta dos veces para calcular el objetivo).

Este aspecto cobra aún mayor importancia para España desde el punto de vista económico pues si bien España como segundo productor de vehículos en Europa ha atraído inversiones importantes para la fabricación de vehículos eléctricos, todavía siguen representando una cuota muy baja respecto de nuestra producción. Debemos recordar que los centros de decisión no están en el estado español.

ENMIENDA NÚM. 464

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

ñ) Plan de movilidad sostenible de entidades locales: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental ~~como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa~~ **que garanticen, a su vez, el crecimiento económico y la equidad y bienestar social.**

o) Plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad con menor impacto ambiental **que garanticen, a su vez, el crecimiento económico y la equidad y bienestar social** que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente **y que incluya todos los tipos de transporte.**

[...]

q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan ~~per cuenta ajena~~, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público **o previa autorización en caso de un servicio regular de uso** con cualquier ~~clase de vehículo~~ **medio de transporte.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se introducen algunos términos para la clarificación del texto en aras a una movilidad sostenible que contemple los diversos medios de transporte respetuosos con el medio ambiente.

La Unión Europea en todas sus estrategias incluye la sostenibilidad y considera que el crecimiento económico, la cohesión social y la protección medioambiental deben ir parejos y apoyarse mutuamente. Estas tres dimensiones de la sostenibilidad y, en concreto, están recogidas en la propia Estrategia de Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana. En el ámbito económico, se señala la importancia de la priorización de las inversiones atendiendo al consenso social y político, y se reconoce la influencia de la movilidad en la competitividad y la productividad de la economía, siendo estos aspectos fundamentales para la economía española. En el ámbito medioambiental, se recoge la actual situación en materia de cambio climático y los compromisos recogidos a nivel europeo de nuestro

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 291

país y también en materia de calidad del aire. Y, finalmente, en el ámbito social destaca que la movilidad debe ser abordada como un derecho y elemento de cohesión social. Es por ello por lo que consideramos relevante que se garantice esa sostenibilidad.

Por otro lado, se sugieren cambios en la definición q) ya que no solo los servicios regulares de uso general requieren de flexibilización para ofrecer un servicio más atractivo, y acorde a la demanda. Los servicios regulares de uso especial (trabajadores, escolares zonas de ocio...) requieren autorización para su prestación, la cual podría incorporar cuando así corresponda la autorización para prestarse en régimen «a la demanda.»

El carácter regular del servicio no se verá afectado por el hecho de que se adapten las condiciones de explotación del servicio.

ENMIENDA NÚM. 465

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados ~~en el marco de un contrato público~~ con cualquier clase de vehículo. **Se incluyen en esta categoría entre otros, los servicios de ride-hailing.**

[...]

s) Servicios de movilidad compartida: servicios consistentes en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos para su alquiler **con o** sin el conductor o la conductora por periodos de tiempo normalmente cortos. Se incluyen en esta categoría entre otros, **el ride-hailing**, el «carsharing», «motosharing», bicicleta compartida, patinetes u otros vehículos de movilidad personal.

[...]

w) **Multimovilidad: agrupación de servicios de movilidad accesibles a través de una plataforma o aplicación, mediante la cual las personas usuarias pueden utilizar una o varias de estas alternativas para realizar un recorrido o trayecto de forma integrada, mejorando su eficiencia y sostenibilidad.»**

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda de modificación pretende, en primer lugar, que en la letra q) del artículo 2.1, se introduzca la modalidad de ride-hailing en la categoría de servicios de transporte público de personas a la demanda. El ride-hailing es el concepto a través del cual muchos países europeos nombran al acto en el que un usuario contrata un vehículo personal con conductor para realizar un desplazamiento. Este concepto engloba a los taxis y a las VTC y, por lo tanto, se trata de un concepto amplio y que recoge la propia Comisión Europea.

En segundo lugar, en la misma letra q), se suprime la obligación de que los servicios de transporte de personas a la demanda exijan un contrato público. La redacción inicial que plantea el Proyecto de Ley

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 292

puede generar confusión debido a que da a entender que los servicios de transporte público de personas a la demanda requieren de un contrato público.

En tercer lugar, en la letra s) se introduce la modalidad del ride-hailing en la categoría de los servicios de movilidad compartida y, además, se establece que los vehículos de esta categoría pueden ser alquilados con el conductor o la conductora, además de sin él. El motivo es que se considera necesario que la definición de servicios de movilidad compartida tenga en cuenta la totalidad de los servicios de esta modalidad existentes en nuestro ecosistema, y eso incluye el ride-hailing.

La redacción actual es una definición por exclusión que puede generar confusión o excluir a algunas formas de movilidad compartida, como el arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), también conocido como «ride-sharing» o «ride-hailing», según indica la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente (T&E), la Asociación para un Transporte Sostenible con Bajas Emisiones de Carbono («SLOCAT»).

Se precisa una definición más amplia e inclusiva que considere, de forma más o menos expresa, a todas las opciones de movilidad disponibles en el mercado que constituyen una alternativa al vehículo particular, contribuyendo así a reducir la congestión y promover un uso más eficiente de los vehículos en circulación.

El último informe sobre Perspectivas del Transporte de la OCDE integra la movilidad compartida (incluyendo viajes compartidos con conductor y taxis) en sus conclusiones sobre la satisfacción de la demanda de movilidad y la descarbonización. Del mismo modo, la Comisión Europea recomienda a los Estados miembro que aprovechen el potencial de las VTC para lograr el objetivo de descarbonización del transporte y fomentar la movilidad.

Por último, se añade una letra, la w), que añade una nueva categoría, la de multimovilidad. La multimovilidad hace referencia a un fenómeno incipiente en España, así como en el resto del mundo, que este texto normativo no debe obviar. Además, esta letra define el concepto de multimovilidad, la cual se considera que es la agrupación de servicios de movilidad accesibles a través de una plataforma o aplicación, mediante la cual las personas usuarias pueden utilizar una o varias de estas alternativas para realizar un recorrido o trayecto de forma integrada, mejorando su eficiencia y sostenibilidad.

ENMIENDA NÚM. 466

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

w) Esquemas de movilidad de alta ocupación: conjunto de servicios de movilidad sostenible, como la movilidad compartida, colaborativa o bajo demanda, que suponen una alternativa al vehículo privado y constituyen un beneficio en términos de reducción de externalidades y ocupación del espacio público.»

JUSTIFICACIÓN

Es conveniente proporcionar una definición de «esquemas de movilidad de alta ocupación» para evitar ambigüedades a posteriori en el artículo 29 del Proyecto de Ley, donde aparece recogido en la jerarquía de medios y modos de movilidad sostenibles.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 293

Atendiendo al tenor literal del Artículo 29.1.c), estos servicios constituyen «un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros», al igual que los servicios de movilidad compartida, colaborativa o bajo demanda. Todas estas modalidades, que gozan de popularidad en las ciudades, suponen una alternativa accesible y económica al uso del vehículo privado y un complemento al transporte público colectivo, además de contribuir a la rotación de los vehículos y reducir el consumo de energía y emisiones por viajero y kilómetro recorrido.

ENMIENDA NÚM. 467

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

w) Hub de servicios de movilidad: plataformas u espacios como aparcamientos, estaciones de servicio, u otras instalaciones nuevas o existentes que, integren un conjunto de tecnologías y servicios que favorezcan la intermodalidad y que funcionen como espacios estratégicos de movilidad sostenible, facilitando el acceso a las distintas opciones de movilidad personal, servicios de movilidad compartida, y servicios de movilidad colaborativa o «carpooling»; con dotación de infraestructura de recarga y/o repostaje; y con espacio para actuar como plataforma de última milla.»

JUSTIFICACIÓN

El concepto de «Hub de servicios de movilidad» es necesario si se quieren definir aquellas plataformas o espacios destinados a la integración de los diferentes servicios de movilidad más sostenibles, y que proporcionen un mix de servicios y una alternativa para facilitar la distribución de mercancías (plataforma de última milla).

Estas plataformas u espacios pueden localizarse en los actuales aparcamientos, las estaciones de servicio u otras instalaciones nuevas o existentes, facilitando así la transformación y adaptación de estos espacios a los nuevos modelos de movilidad y, partiendo de la premisa de que estos espacios ya disponen de la infraestructura y servicios para favorecer la intermodalidad, la sostenibilidad y que además cubren las demandas de la sociedad.

Además, hay que destacar que las Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) aprobadas por el MITERD ya mencionan a los «Hub de servicios de movilidad» en su apartado 9.4.3.1.

Por tanto, es importante establecer la definición de «hub de servicios de movilidad» que a lo largo del texto de la ley pueda referirse a estas plataformas o espacios como punto clave al servicio de la movilidad sostenible, en coherencia con su esencia de servicio público y las Directrices mencionadas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 294

ENMIENDA NÚM. 468

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

«Artículo 2. Definiciones.

[...]

2. De manera específica, en relación con el espacio controlado de pruebas regulado en el capítulo I del título V, se entenderá por:

[...]

f) Proyecto piloto de innovación en movilidad («proyecto» o «proyecto piloto»): conjunto de pruebas experimentales de un proyecto de innovación en movilidad, **tanto de distribución urbana de mercancías, como movilidad de personas**, que se realiza de forma supervisada, sujetas a las condiciones acordadas en el protocolo y de conformidad con lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.»

JUSTIFICACIÓN

Consideramos que es necesario ampliar la definición de distribución urbana de mercancías, con el fin de englobar todo tipo de transporte.

Por otro lado, los proyectos piloto tendrían que hacer referencia tanto a distribución urbana de mercancías, como movilidad de personas con la finalidad de disponer de una normativa amplia.

ENMIENDA NÚM. 469

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 3.

Texto que se propone:

«Artículo 3. Relaciones entre administraciones públicas.

1. Las administraciones públicas ajustarán sus actuaciones a los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia de las políticas públicas, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía. **El objetivo último de la integración de los distintos modos de transporte tiene que ser la reducción global de emisiones y de consumo energético del sector del transporte.**

[...]»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 295

JUSTIFICACIÓN

Se propone que el objetivo último de la integración de los distintos modos de transporte tiene que ser la reducción global de emisiones y de consumo energético del sector del transporte.

ENMIENDA NÚM. 470

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4.

Texto que se propone:

«Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

1. Se reconoce el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible y justo en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad cotidiana. **Este sistema de movilidad sostenible ofrecerá a los ciudadanos y las ciudadanas un amplio abanico de medios y modos de transporte sostenibles entre los cuales, podrán elegir libremente cómo desean ejercer su derecho a la movilidad.**

[...]

4. El sistema de movilidad **será un sistema multimodal plenamente integrado y fluido. Aprovechará las fortalezas de los distintos modos y favorecerá la sostenibilidad de los mismos. Favorecerá** ~~facilitará~~ la movilidad activa, ~~y sostenible y podrá incluir~~ **los** servicios de transporte público regulares, discretionales o a la demanda, los servicios de movilidad compartida, ~~los~~ **y** servicios de movilidad colaborativa **y los medios de transporte privados, todos ellos de cero y bajas emisiones.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Apartado 1.

La Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro, publicada por la Comisión Europea el 9 de diciembre de 2020, persigue transformar el sector del transporte, haciéndolo más sostenible, más competitivo, más resiliente y más inclusivo. La citada Estrategia plantea una aproximación clara hacia sistemas de movilidad multimodales sostenibles como eje de todas sus iniciativas.

El espíritu de evolucionar hacia un transporte multimodal recogido en la normativa europea debe plasmarse el proyecto de Ley, no priorizándose unos modos de transporte frente a otros, sino garantizando que éstos sean sostenibles y estén integrados, así como favoreciendo que éstos sean seguros, competitivos y asequibles para el ciudadano y las empresas. No cabe una discriminación negativa de los modos de transporte sino una complementariedad en positivo de todos los modos de transporte sostenibles.

Por otro lado, solicitamos incluir el concepto de Hub de servicios de movilidad dentro de lo detallado como sistema de movilidad en este punto, como plataforma o espacio que impulse los diferentes modelos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 296

de movilidad, favoreciendo la intermodalidad, proporcionando diferentes servicios y una alternativa para facilitar la distribución de mercancías (plataforma de última milla).

Apartado 4.

La Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro, publicada por la Comisión Europea el 9 de diciembre de 2020, persigue transformar el sector del transporte, haciéndolo más sostenible, más competitivo, más resiliente y más inclusivo. La citada Estrategia plantea una aproximación clara hacia sistemas de movilidad multimodales sostenibles como eje de todas sus iniciativas. En concreto, se trasladan a continuación sólo algunas citas contenidas en la estrategia:

1. Nuestra visión.

[...]

6. La ecologización de la movilidad debe ser el nuevo requisito para que el sector del transporte crezca. La movilidad en Europa debe basarse en un sistema de transporte multimodal, tanto de pasajeros como de mercancías, eficiente e interconectado, que esté reforzado por una red de trenes de alta velocidad asequibles, por abundantes infraestructuras de recarga y repostaje para vehículos de emisión cero y oferta de combustibles renovables e hipocarbónicos y por una movilidad más limpia y activa en ciudades más ecológicas que contribuyan al buen estado de salud y el bienestar de sus ciudadanos.

[...]

2. Movilidad sostenible: un salto irreversible a la movilidad de emisiones cero.

10. El Pacto Verde Europeo reclama una reducción del 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte, a fin de que de aquí a 2050 la UE se haya convertido en una economía climáticamente neutra, al tiempo que persigue, además, un objetivo de contaminación cero. Para conseguir este cambio sistémico, debemos: 1) hacer que todos los modos de transporte sean más sostenibles, 2) generalizar la disponibilidad de alternativas sostenibles en un sistema de transporte multimodal y 3) introducir los incentivos adecuados para impulsar la transición. Estos son los tres pilares de nuestras futuras acciones,

[...]

2.1 Debemos hacer que todos los modos de transporte sean más sostenibles

12. Todos los modos de transporte son indispensables para nuestro sistema de transporte, razón por la que todos ellos deben pasar a ser más sostenibles. Como primer pilar de nuestro enfoque, debemos impulsar sin más demora la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión, así como de combustibles renovables e hipocarbónicos para el transporte por carretera, por vías navegables, aéreo y por ferrocarril. Tenemos que apoyar la investigación e innovación (I+i) en productos y servicios competitivos, sostenibles y circulares, garantizar que la industria suministre los vehículos y combustibles adecuados, disponer la infraestructura necesaria e incentivar la demanda entre los usuarios finales. Esto es fundamental para alcanzar nuestros objetivos climáticos para 2030 y 2050, así como la aspiración a una contaminación cero, y para permitir que las empresas europeas sigan siendo líderes industriales en todo el mundo. Mantener la neutralidad tecnológica en todos los modos es clave, pero ello no debería ser óbice para no actuar a fin de eliminar las soluciones basadas en combustibles fósiles.

[...]

23. Europa también debe poner fin a la persistente fragmentación y a la ausencia generalizada de servicios de recarga/repostaje interoperables en todo el continente para todos los modos. En el contexto de la futura revisión de la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, la Comisión estudiará opciones para introducir más objetivos vinculantes relativos al despliegue de infraestructura y medidas adicionales para garantizar la interoperabilidad total de la infraestructura y servicios de uso de la infraestructura para todos los vehículos que utilicen combustibles alternativos.

[...]

2.2 Debemos generalizar la disponibilidad de alternativas sostenibles para permitir una elección de modos más adecuada.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

28. Como segundo pilar de nuestro enfoque, debe generalizarse ya la disponibilidad de alternativas sostenibles en un sistema de movilidad multimodal plenamente integrado y fluido. La UE no puede depender exclusivamente de soluciones tecnológicas: es necesario actuar inmediatamente para adaptar nuestro sistema de movilidad a fin de luchar contra el cambio climático y reducir la contaminación. La multimodalidad aprovecha las fortalezas de los distintos modos, como por ejemplo la comodidad, la velocidad, el coste, la fiabilidad o la previsibilidad, que, combinadas, pueden ofrecer soluciones de transporte más eficientes para las personas y mercancías. La pandemia de COVID-19 ha demostrado que también es crucial incrementar la multimodalidad para mejorar la resiliencia de nuestro sistema de transporte y en qué medida el público está dispuesto a aceptar modos alternativos de desplazamiento que sean sostenibles.

29. Las personas están dispuestas a adoptar modos de transporte más sostenibles, en particular para su movilidad diaria, principalmente con el coste, la disponibilidad y la velocidad como condicionantes. La UE debe ayudar a crear condiciones apropiadas para aumentar la implantación de alternativas sostenibles que sean seguras, competitivas y asequibles. Cuando se dispone de alternativas adecuadas a precios, frecuencias y niveles de comodidad competitivos, las personas se decantan por el modo más sostenible.

[...]

Iniciativa emblemática 3: lograr que la movilidad interurbana y urbana sea más sostenible y saludable.

31. Es preciso actuar con decisión para transformar el sector del transporte en un sistema verdaderamente multimodal de servicios de movilidad sostenibles e inteligentes...

El espíritu de evolucionar hacia un transporte multimodal recogido en la normativa europea debe plasmarse el proyecto de Ley, no priorizándose unos modos de transporte frente a otros, sino garantizando que éstos sean sostenibles y estén integrados, así como favoreciendo que éstos sean seguros, competitivos y asequibles para el ciudadano y las empresas. No cabe una discriminación negativa de los modos de transporte sino una complementariedad en positivo de todos los modos de transporte sostenibles.

En este sentido, no puede abordarse el proyecto de Ley desde la priorización de unos modos de transporte frente a otros sino trabajar en medidas que garanticen un equilibrio entre los distintos modos sostenibles para atender a las necesidades ambientales (calidad del aire, emisiones de gases de efecto invernadero y contaminación acústica), las necesidades sociales (accesibilidad, habitabilidad y seguridad) y económicas (el comercio y la actividad económica).

Este enfoque queda plasmado en el artículo 14.3 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética que entre las medidas de mitigación que apunta para reducir las emisiones derivadas de la movilidad, cita que se incluirán, al menos, medidas de movilidad activas, medidas para fomentar y el transporte público y medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados.

Sin embargo, el artículo 4 sobre «Derecho a la movilidad sostenible», cuando habla de «facilitará la movilidad activa y sostenible y podrá incluir servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa» ni siquiera indica que este transporte público deba realizarse con vehículos de cero y bajas emisiones (el impacto sobre la calidad del aire de un transporte público de uso intensivo con vehículos antiguos o simplemente infrutilizados puede ser muy relevante).

Por último, tal y como se ha recogido en la justificación de la enmienda n.º 2 es necesario que toda la propuesta de ley hable de vehículos de cero y bajas emisiones en todas las iniciativas que tengan que ver con los mismos. Entendemos que esto es compatible con la estrategia de neutralidad climática de la Unión Europea, planteada como una transición y no una disrupción en las distintas regulaciones de emisiones donde se incentivan los vehículos de cero y bajas emisiones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 298

ENMIENDA NÚM. 471

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

«Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

[...]

4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano, **tomando como base la neutralidad tecnológica para alcanzar los objetivos climáticos y promoviendo modos de transporte sostenibles.**

d) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de ~~racionalidad y proporcionalidad~~ **sostenibilidad económica y eficiencia** y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

5. Servicio al desarrollo económico sostenible. La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible nacional y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando el principio de neutralidad competitiva **y el de coste-eficiencia.**

6. Digitalización. La movilidad deberá aprovechar el potencial de la digitalización y la tecnología, como herramientas para mejorar la adecuación del sistema a las necesidades de la ciudadanía y del sector productivo de la manera más eficiente posible, **de forma coherente y equilibrada con los objetivos de la movilidad.**

[...]

11. Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la «ciudad de proximidad» de forma que se minimice el número de desplazamientos **contaminantes que no sean necesarios** ~~habituales necesarios y se acorte su longitud~~, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.

12. Potenciar la prestación de los servicios de valor añadido a favor de la nueva movilidad.»

JUSTIFICACIÓN

Principio rector 4 letra c.

Se propone incluir el concepto de neutralidad tecnológica. Este principio regulatorio de la Unión Europea, incluido en el Pacto Verde Europeo por el cual se evita fomentar artificialmente determinadas opciones tecnológicas en detrimento de otras, permitiendo que ¿dentro de un marco regulatorio que contemple adecuadamente las externalidades ambientales y climáticas ¿ las tecnologías más eficientes sean las que contribuyan de manera más decisiva a la consecución de los objetivos buscados.

Este principio tiene su origen en la regulación comunitaria de las comunicaciones electrónicas, de dónde se ha extendido a otros sectores económicos, especialmente el energético y el transporte por su potencialidad para facilitar la innovación y la defensa de la libre competencia. En materia climática, está reconocido expresamente en el Pacto Verde Europeo al establecer que para el cumplimiento de los objetivos «es fundamental que el mercado energético europeo esté plenamente integrado, interconectado y digitalizado y que, al mismo tiempo, se respete plenamente la neutralidad tecnológica» (2.1.2).

Básicamente, la regulación debe definir y focalizarse en los objetivos en lugar de predeterminar los medios tecnológicos para conseguir aquellos. Con ello se estimula la innovación y competitividad y se evitan distorsiones en el mercado.

En la base de este principio está la constatación empírica de que la tecnología evoluciona más rápidamente que la regulación, y, por tanto, en términos de sostenibilidad lo ideal es que la regulación sea abierta, flexible y adaptable a los constantes desarrollos y avances tecnológicos, facilitando la previsibilidad de escenarios diversos. No tienen las mismas limitaciones los distintos modos de transporte (terrestre, naval o aéreo) ni los distintos servicios (viajeros, mercancías pesadas, última milla); como tampoco tienen el mismo grado de madurez las distintas tecnologías. Es por ello por lo que se debiera recoger este principio que encaja plenamente con los ambiciosos objetivos de la futura norma y con su carácter programático.

En esta misma letra c) del principio rector 4 se introduce la priorización de la descarbonización y la eficiencia energética debe venir acompañada de una promoción activa por parte de la Administración Pública de los medios de transporte que contribuyan en mayor medida a la sostenibilidad medioambiental y económica de la ciudadanía.

Atendiendo a la descarbonización como principio rector de este Proyecto de Ley, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética fija la promoción por parte del Gobierno del uso del ferrocarril de viajeros en el ámbito de la futura Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público, con el establecimiento de medidas necesarias para su fomento frente a medios de transporte más contaminantes, impulsando la descarbonización de la movilidad.

Principio rector 4 letra d.

Las inversiones en infraestructuras deben estar basadas en criterios de sostenibilidad económica y eficiencia, de modo que se adapten a los recursos disponibles, haciendo un uso eficiente de los mismos, acorde a la legislación europea como la Directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre, insisten en la necesidad de incorporar la eficiencia como principio para la gestión económica.

Principio rector 5.

En el dictamen 12/2022 sobre el Anteproyecto de Ley de movilidad sostenible publicado por el Consejo de Económico y Social (CES) se recomienda que entre los principios rectores de la Ley debería recogerse, como hace la Ley de Cambio climático y transición energética, el de coste-eficiencia y el de neutralidad tecnológica, permitiendo el uso de todas las tecnologías limpias y eficientes que ayuden a alcanzar los objetivos nacionales. Es por esto último por lo que también hay que incluir el concepto coste-eficiencia al hablar de desarrollo económico.

Principio rector 6.

La digitalización y el aprovechamiento del avance tecnológico debe estar adecuado a los recursos de los que dispone cada actor que forma parte del sistema de movilidad, por lo que la digitalización debe darse de forma coherente y justa entre estos diferentes actores.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 300

Principio rector 11.

Finalmente, en relación al apartado punto 11, se propone la modificación del redactado referente al «fomento de la ciudad de proximidad» sustituyendo la mención a la minimización de los desplazamientos habituales necesarios, que parece muy invasiva y contraria a los derechos de los ciudadanos mencionados por la mención a «desplazamientos contaminantes que no sean necesarios.»

Principio rector 12.

Por otra parte, las administraciones deben potenciar y posibilitar la prestación de los servicios de valor añadido a favor de la nueva movilidad en plataformas o espacios como los Hub de servicios de movilidad en los centros de las ciudades donde se concentre los diferentes servicios de movilidad (movilidad compartida, VMP, servicios de recarga y repostaje, recogida de comercio electrónico, plataformas de última milla).

ENMIENDA NÚM. 472

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

Texto que se propone:

«Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

[...]

6. Digitalización. La movilidad deberá aprovechar el potencial de la digitalización y la tecnología, como herramientas para mejorar la adecuación del sistema a las necesidades de la ciudadanía y del sector productivo de la manera más eficiente posible. **Para facilitar este aprovechamiento, se garantizará el acceso de los propietarios y propietarias de los vehículos de una manera segura y sin coste a los datos generados por el vehículo, respetando la normativa sobre protección de datos y privacidad. A tal fin, los fabricantes deberán establecer los mecanismos para garantizar un acceso directo, en tiempo real y seguro a los datos de los vehículos.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Para maximizar el aprovechamiento del potencial de la digitalización, es necesario que los fabricantes no restrinjan el acceso a los datos generados por el vehículo. Esta es la situación actual en que se han reservado a ellos exclusivamente el acceso y comparten los datos de los vehículos sólo si se paga por esos datos, aunque seas el propietario del mismo. Los/as propietarios/as del vehículo deben tener acceso a estos datos, respetando la normativa sobre protección de datos y privacidad, mediante sistemas seguros e interoperables entre distintos modelos. De otra forma, las ventajas de la digitalización se verán frenadas por una barrera en el acceso y la utilización de los datos, encareciendo todo el proceso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 301

ENMIENDA NÚM. 473

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

«Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

[...]

12. Financiación suficiente para que la sostenibilidad (económica, social y medioambiental) y la calidad del transporte sea real y efectiva, e incluyendo la obligación de consignar las correspondientes dotaciones presupuestarias.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone, dentro los principios rectores, el de la financiación suficiente para que la sostenibilidad (económica, social y medioambiental) y la calidad del transporte sea real y efectiva.

ENMIENDA NÚM. 474

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6.

Texto que se propone:

«Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

[...]

4. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible cuenta con los siguientes instrumentos para su desarrollo:

- a) La Conferencia Sectorial de Transportes.
- b) El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.
- c) El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
- d) El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).
- e) El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios.

f) La Agencia Estatal de Seguridad del Transporte por Carretera.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 302

JUSTIFICACIÓN

Se sugiere incorporar un organismo encargado de la seguridad del transporte por carretera, que ordene y supervise todos los elementos del sistema de transporte por carretera: las infraestructuras, los vehículos y el personal.

ENMIENDA NÚM. 475

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6.

Texto que se propone:

«Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

[...]

4. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible cuenta con los siguientes instrumentos para su desarrollo:

- a) La Conferencia Sectorial de Transportes.
- b) El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.
- c) El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
- d) El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).
- e) El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios.

f) Centro Estatal para el despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje de vehículos eléctricos y alternativos (CEIRVEA).»

JUSTIFICACIÓN

Se propone la formalización e integración dentro del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible del Centro Estatal para el despliegue de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos y repostaje de vehículos alternativos (CEIRVEA) como instrumento de apoyo prioritario para la definición de las políticas de transporte y movilidad en el ámbito del despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público. La definición y objetivos de este órgano colegiado interministerial se recoge en una nueva disposición adicional décimo tercera n.º 18.

ENMIENDA NÚM. 476

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 7.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 303

Texto que se propone:

«Artículo 7. Objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

Los objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible serán los siguientes:

[...]

j) El control e inspección de los servicios de transporte en cuanto a sus condiciones de nivel de servicio y calidad, de acuerdo con las previsiones planificadas, y los condicionantes de contratación y enclavamiento jurídico.»

JUSTIFICACIÓN

De cara lograr un buen servicio de movilidad, se propone la inclusión del control e inspección de los servicios de transporte en cuanto a sus condiciones de nivel de servicio y calidad como uno de los objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

ENMIENDA NÚM. 477

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 7.

Texto que se propone:

«Artículo 7. Objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

Los objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible serán los siguientes:

[...]

j) La planificación, impulso, gestión y coordinación para el despliegue de una red suficiente en número, potencia y capilaridad de infraestructura de recarga y repostaje a nivel nacional de acceso público.

También, da apoyo en la planificación, implementación y financiación de esta infraestructura de recarga y repostaje de combustibles alternativos, aspecto que quedará recogido en el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).»

JUSTIFICACIÓN

La descarbonización no será posible sin una amplia red de infraestructuras de recarga y repostaje de combustibles alternativos de acceso público. En el Fit for 55, la propuesta de la Comisión para la modificación de la Directiva 2014/94/UE, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (AFIR), indica:

— Hay deficiencias en el desarrollo de la recarga y repostaje accesible al público: la falta de ambición de los Estados Miembros para fijar objetivos, la no existencia de una metodología en los Estados miembros para calcular los objetivos de despliegue necesarios y la falta de políticas de apoyo acordes.

— El informe de auditoría elaborado por el Tribunal de Cuentas de la Unión Europea sobre la infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos indica que tan solo España y Suecia carecen de un objetivo de puntos de recarga en sus respectivos Marcos de Acción Nacional.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 304

— Se indica, tras la evaluación ex post realizada por la Comisión Europea, que los principales problemas son que la planificación de infraestructuras de los Estados miembros carece, por término medio, del nivel de ambición y coherencia necesario.

La situación actual de despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público en España está ya hoy muy lejos de las proyecciones realizadas por la Comisión Europea y el Ejecutivo (2023: 250.000 vehículos eléctricos matriculados y entre 80.000 y 110.000 puntos de recarga de acceso público - 2030: 5 millones de vehículos eléctricos matriculados y entre 250.000 y 300.000 puntos de recarga de acceso público desplegados). Y mucho más tras los nuevos objetivos.

Ahondando en los datos, el mercado de turismos electrificados en 2022 registró una cuota de electrificados del 9,6% (1,8 p.p. superior). Sin embargo, teniendo en cuenta que la cuota de electrificados media de la Unión Europea creció en 2022 en 3,7 p.p. hasta el 21,6%, el ritmo de la electrificación en España muestra ser insuficiente, alejándose cada vez más de las principales economías europeas. Además, el impacto de los actuales volúmenes de matriculación de electrificados en el parque circulante español es escaso puesto que actualmente el parque está formado por más de 25 millones de turismos. Tomando como base las cifras del parque del año 2021, tan solo el 0,6% del mismo eran vehículos electrificados, por lo que, con la matriculación registrada en 2022, no se puede esperar una cuota superior al 1% del total del parque de turismos en 2022.

En términos cuantitativos de infraestructura de recarga eléctrica de acceso público y, en ausencia de un registro oficial preciso y de acuerdo con los datos de fuentes accesibles al público, España cuenta con una red de 18.128 puntos de recarga accesibles al público (urbanos e interurbanos). Estas cifras, implicarían la necesidad de multiplicar al menos por 5,5 y por 16,5 la actual infraestructura para alcanzar los objetivos del Gobierno en 2023 y 2030 respectivamente. Adicionalmente, en términos cualitativos, el 79% de los puntos presenta potencias muy bajas que implican tiempos de recarga mínimos por encima de las tres horas. España se sitúa a la cola de Europa en materia de despliegue de infraestructura de recarga de acceso público, constatando la imposibilidad de circular entre ciudades o de recibir visitantes europeos con vehículos eléctricos en nuestro país, que elegirán otros destinos. En resumen, España carece de una infraestructura en términos de cantidad, calidad y capilaridad suficiente para atender a la penetración de mercado electrificado planificada y, el primer término, a las necesidades del consumidor.

Por ello, se considera absolutamente imprescindible que España cuente con un órgano de planificación, impulso, gestión y coordinación para el despliegue de una red suficiente en número y en potencia de infraestructura de recarga y repostaje a nivel nacional de acceso público. Este órgano deberá definir, como paso previo, unos objetivos estatales vinculantes de despliegue de infraestructura de recarga y suministro de acceso público, por años y potencias 2023-2035, así como poner en marcha los instrumentos que sean necesarios para conseguir este despliegue tales como la planificación, implementación y financiación de esta infraestructura de recarga y repostaje.

Esta figura está definida en Alemania que cuenta con órgano similar gestionado por el Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transporte (BMDV), un Centro Nacional para la Infraestructura de Recarga y una Herramienta de análisis de necesidad de infraestructura de recarga.

Adicionalmente, el apoyo a la financiación de la infraestructura de recarga y repostaje de acceso público deberá contemplarse en el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) recogido en el artículo 25 de la presente Ley. Este instrumento, según se cita, deberá responder al contenido del DOMOS, ser coherente con los objetivos asumidos por España a nivel internacional y las políticas públicas que, de manera directa o indirecta, tengan impacto en el transporte y la movilidad y prestar una atención especial al principio de desarrollo territorial y urbano sostenible, los objetivos climáticos y de calidad del aire y, en particular, a las emisiones de gases de efecto.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 305

ENMIENDA NÚM. 478

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 12.

Texto que se propone:

«Artículo 12. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

1. Se crea el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, como un órgano del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

[...]

4. Su composición, estructura y funcionamiento se establecerán reglamentariamente, debiendo garantizarse, en todo caso, la participación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, de las organizaciones empresariales y sindicales, de las asociaciones de consumidores y usuarios de ámbito estatal más representativas, **de las asociaciones del sector de la movilidad sostenible más representativas**, las universidades y centros de investigación y, en general, de las entidades cívicas y sociales, incluido el sector asociativo de la discapacidad.»

JUSTIFICACIÓN

Si bien se prevé que la composición se establecerá reglamentariamente (y por tanto se podría indicar reglamentariamente que así fuese), debería garantizarse en la propia ley la participación de las asociaciones del sector de la movilidad sostenible más representativas, pues dicho órgano difícilmente podrá ejecutar su labor correctamente ni adoptar decisiones informadas y acertadas, si no es con la presencia y colaboración constante de los principales actores del sector de la movilidad sostenible.

Por ello, es imprescindible que se incluya ya en la propia ley y como garantía la participación de los representantes de dicho sector en el Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

ENMIENDA NÚM. 479

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 13.

Texto que se propone:

«Artículo 13. Funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

El Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles tendrá las siguientes funciones:

a) Emitir informe **preceptivo** en el procedimiento de elaboración del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios, así como en

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 306

sus revisiones. Así mismo informará **preceptivamente** el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).
[...]

JUSTIFICACIÓN

Se desconoce si el Informe sobre el IPEEM es o no preceptivo. Se propone que así lo sea dada la importancia del documento.

ENMIENDA NÚM. 480

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14.

Texto que se propone:

«Artículo 14. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

[...]

3. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, **información sobre la ubicación de los hub de servicios de movilidad y servicios que ofrecen**, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes.

[...]

8. **En ningún caso la información contenida en el EDIM podrá ser del ámbito privado de los usuarios.»**

JUSTIFICACIÓN

A fin de integrar los diferentes modos y servicios para la movilidad se debe ofrecer información integrada sobre la ubicación de los hub de servicios de movilidad y los servicios que ofrecen al ciudadano.

Aparte, el EDIM garantiza la disponibilidad para todas las administraciones de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las administraciones públicas, los operadores de transporte, los gestores de infraestructura, entre otros.

Debe quedar claro que esta información en ningún caso contendrá exigencias sobre datos de vehículos o clientes. La referencia a «entre otros» nos hace pensar que su desarrollo podría ir en esta línea.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 307

ENMIENDA NÚM. 481

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14.

Texto que se propone:

«Artículo 14. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

[...]

8. En ningún caso la información contenida en el EDIM podrá ser del ámbito privado de los usuarios.

9. El EDIM mantendrá un enfoque de neutralidad tecnológica que permita el intercambio de los datos de manera justa y no discriminatoria.»

JUSTIFICACIÓN

Si bien desde el sector se considera de manera favorable la creación de un espacio de datos integrado de movilidad para disponer de información precisa y objetiva que ayude a la toma de decisiones en materia de nuevas infraestructuras e inversiones en materia de movilidad, se considera necesario abordarlo de una manera racional y sobre la base de un análisis exhaustivo sobre qué datos son los que realmente pueden aportar valor y son relevantes para el citado fin.

En cualquier caso y sobre la base de lo anterior, es absolutamente relevante que se mantenga un enfoque de neutralidad tecnológica para el intercambio entre los distintos agentes participantes en el EDIM, permitiendo un intercambio justo, proporcional y no discriminatorio a los datos.

ENMIENDA NÚM. 482

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16.

Texto que se propone:

«Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

[...]

3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana coordinará una comisión técnica integrada por representantes de todas las administraciones, **así como por expertos externos e independientes**, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha comisión técnica

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 308

contará en todo caso con representación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico.

El anteproyecto será informado preceptivamente por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible y, por último, será sometido a información pública. Analizadas y valoradas las alegaciones, la comisión técnica elaborará una propuesta definitiva.

El DOMOS será aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, y remitido para su conocimiento al Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

Este mismo procedimiento será aplicable a la tramitación de las revisiones periódicas del DOMOS, que se realizarán, **como mínimo cada 5 años**, ~~como máximo cada diez años~~.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se propone que se recoja la incorporación de expertos externos e independientes en la comisión técnica encargada del anteproyecto del DOMOS para reforzar la independencia e imparcialidad que deben regir las funciones de esta comisión.

El DOMOS debería ser objeto de revisión como mínimo cada 5 años en línea con la revisión de documentos de menor importancia que prevé el propio proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 483

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16.

Texto que se propone:

«Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

1. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) establecerá el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte de **(mercancías y viajeros)** y la movilidad que haga posible la colaboración, cooperación y coordinación en la actuación de las administraciones públicas y los servicios implicados, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad.

[...]

3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

[...]

Este mismo procedimiento será aplicable a la tramitación de las revisiones periódicas del DOMOS, que se realizarán, **como mínimo cada 5 años**, ~~como máximo, cada diez años~~.

[...]

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

a) Directrices generales para una movilidad sostenible, incluyendo de manera específica directrices para la movilidad urbana y metropolitana y directrices para la movilidad rural o de zonas de baja densidad de población. **Contemplando en todo caso, un sistema de movilidad**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 309

multimodal plenamente integrado y fluido, que satisfaga las necesidades de transporte para las personas y mercancías de modo sostenible y garantice que la legislación en materia de calidad del aire sea cumplida.

[...]

g) Definición y planificación de objetivos públicos vinculantes de despliegue de infraestructura de recarga y suministro de acceso público calendarizado por años y potencias a lo largo de todo el territorio nacional.

~~g)~~ **h) Este contenido podrá ser ampliado por acuerdo del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) establecerá el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte de (mercancías y viajeros) y la movilidad, que haga posible la colaboración, cooperación y coordinación en la actuación de las administraciones públicas y los servicios implicados, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad.

El DOMOS debería ser objeto de revisión como mínimo cada 5 años en línea con la revisión de documentos de menor importancia que prevé el propio Anteproyecto y, dada la velocidad a la que se producen transformaciones en el ámbito de la movilidad sostenible.

Las directrices generales para una movilidad sostenible deben contemplar un sistema multimodal, que se configure de manera que el ciudadano se sitúe en el centro del sistema y pueda elegir entre una gran variedad de modos de transporte sostenibles.

Así mismo, el DOMOS debería contener una previsión de planificación y calendarización del despliegue de una red suficiente de infraestructura de recarga y repostaje de combustibles alternativos de acceso público, pues es una pieza fundamental para garantizar la sostenibilidad del transporte público y particular. Esto ayudará a controlar los hitos que se vayan consiguiendo y a monitorizar y evaluar si este despliegue va en la buena dirección o por el contrario es necesario un mayor esfuerzo.

ENMIENDA NÚM. 484

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16.

Texto que se propone:

«Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

[...]

3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana coordinará una comisión técnica integrada por representantes de todas las administraciones, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha comisión técnica contará en todo caso con representación del Ministerio para

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 310

la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico.

El anteproyecto será informado preceptivamente por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible **y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia** y, por último, será sometido a información pública. Analizadas y valoradas las alegaciones, la comisión técnica elaborará una propuesta definitiva.

El DOMOS será aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, y remitido para su conocimiento al Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

Este mismo procedimiento será aplicable a la tramitación de las revisiones periódicas del DOMOS, que se realizarán, como máximo, cada diez años.

[...]

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

a) Directrices generales para una movilidad **eficiente y** sostenible, incluyendo de manera específica directrices para la movilidad urbana y metropolitana, y directrices para la movilidad rural o de zonas de baja densidad de población.

[...]

6. Son documentos complementarios del DOMOS los documentos de directrices metodológicas y los documentos de guías de buenas prácticas, regulados en los artículos 19 y 20. Serán informados preceptivamente por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, y por el Consejo Superior de Movilidad Sostenible **y por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia**, y sometidos a información pública antes de su aprobación por la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.»

JUSTIFICACIÓN

Apartado 3:

Teniendo en cuenta la transversalidad del DOMOS y su impacto en los diferentes modos de transporte, es necesario que se tenga en cuenta la opinión de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, a fin de garantizar el equilibrio del sistema de movilidad.

Apartado 5:

Adecuación de la redacción al principio de eficiencia, en coherencia con la justificación de anteriores enmiendas.

Apartado 6:

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, a fin de garantizar el buen funcionamiento del sistema de movilidad, debe formar parte del proceso de información preceptiva.

ENMIENDA NÚM. 485

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 17.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 311

Texto que se propone:

«Artículo 17. Directrices generales **para garantizar el derecho de las personas a una movilidad sostenible** que se han de incluir en el DOMOS.

1. Las Directrices generales **para garantizar el derecho a una movilidad sostenible** a incluir en el DOMOS han de contener las ~~pautas~~ **reglas** generales que ~~pueden~~ **deben** seguir las administraciones públicas y otras entidades en el desarrollo de sus competencias y funciones en materia de transportes y movilidad, especificando en todo caso, las aplicables a movilidad urbana y metropolitana y las aplicables a movilidad de los entornos rurales o de baja densidad de población.

2. Las directrices generales para **garantizar el derecho a una movilidad sostenible** a incluir en el DOMOS, de acuerdo con los principios y las finalidades de esta ley, establecerán, al menos, los siguientes aspectos:

a) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad sostenible, justo, eficaz, de acceso equitativo e inclusivo, que limite los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, que atienda las necesidades de personas menos favorecidas, que atienda las necesidades de zonas afectadas por procesos de despoblación y que preste especial atención a los supuestos de movilidad obligada.

~~a)~~ **b)** Los mecanismos e instrumentos para integrar la gestión de la movilidad en la ordenación del territorio y en la planificación urbana, incluyendo los fundamentos para la evaluación previa de la movilidad generada por los nuevos desarrollos urbanísticos.

~~b)~~ **c)** Los procesos de participación pública.

~~e)~~ **d)** Los procedimientos para la elaboración periódica de encuestas de caracterización de la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas.

~~d)~~ **e)** Los instrumentos normativos y financieros a implementar para la creación de incentivos y estímulos a la inversión privada en el despliegue de tecnologías y soluciones innovadoras.»

JUSTIFICACIÓN

El contenido mínimo incluido para el DOMOS resulta absolutamente insuficiente, siendo necesario que contenga las directrices necesarias para garantizar los aspectos del derecho a la movilidad sostenible tal y como está configurado en el artículo 4.1.

ENMIENDA NÚM. 486

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 17.

Texto que se propone:

«Artículo 17. Directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS.

[...]

2. Las directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS, de acuerdo con los principios y las finalidades de esta ley, establecerán, al menos, los siguientes aspectos:

a) Los mecanismos e instrumentos para integrar la gestión de la movilidad en la ordenación del territorio y en la planificación urbana, incluyendo los fundamentos para la evaluación previa de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 312

la movilidad generada por los nuevos desarrollos urbanísticos. **También la infraestructura de recarga y repostaje de vehículos.**
[...]

JUSTIFICACIÓN

Se consideran necesarias unas directrices para la planificación y coordinación a nivel estatal del despliegue de la infraestructura de recarga y repostaje.

ENMIENDA NÚM. 487

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 17.

Texto que se propone:

«Artículo 17. Directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS.

[...]

2. Las directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS, de acuerdo con los principios y las finalidades de esta ley, establecerán, al menos, los siguientes aspectos:

a) Los mecanismos e instrumentos para integrar la gestión de la movilidad en la ordenación del territorio y en la planificación urbana, incluyendo los fundamentos para la evaluación previa de la movilidad generada por los nuevos desarrollos urbanísticos.

[...]

d) Los instrumentos normativos y financieros a implementar para la creación de incentivos y estímulos a la inversión privada en el despliegue de tecnologías y soluciones innovadoras, **entre los que se incluirán el despliegue de infraestructura de recarga y repostaje de combustibles alternativos de acceso público.**»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda al artículo 56 y la enmienda al artículo 6.

ENMIENDA NÚM. 488

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 313

Texto que se propone:

«Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas.

[...]

2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

[...]

f) Distribución ~~urbana~~ de mercancías **y plataformas de última milla.**

g) Política de aparcamiento, aparcamientos disuasorios, **y hub de servicios de movilidad en las ciudades, con descripción de los servicios de movilidad que ofrecen y señalización en las entradas de las ciudades y en su interior sobre su ubicación y servicios de movilidad que ofrecen.**

[...].»

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, suprimiendo el término urbanas del punto f) se consigue englobar la distribución de mercancías en las zonas rurales o con menos densidad de población. De igual forma hay que incluir las plataformas de última milla ya que son espacios públicos ubicados en el centro de la ciudad idóneos para facilitar la distribución y recogida eficiente de mercancías.

Por otro lado, es importante incluir la red hub de servicios de movilidad en las ciudades ya que constituirán una herramienta fundamental en la gestión de la política de movilidad. También se propone incluir la descripción de los servicios de movilidad que ofrecen (movilidad compartida, bicicletas, patinetes, VMP, dotación de infraestructura de recarga eléctrica y repostaje, recogida e-commerce). De esa forma, la información sobre los hub de movilidad sostenible puede ayudar en la gestión de la política de movilidad y de aparcamiento.

ENMIENDA NÚM. 489

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19.

Texto que se propone:

«Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas.

[...]

2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

[...]

j) Medidas de fomento de los servicios de movilidad pública.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

El fomento de la movilidad pública responde a una visión de las políticas de movilidad alineada con la optimización medioambiental y circulatoria de nuestros entornos territoriales. Resulta aconsejable consignar que las directrices metodológicas abordarán medidas de fomento de la misma.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 314

ENMIENDA NÚM. 490

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19.

Texto que se propone:

«Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas.

[...]

4. En el seno del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible se podrá acordar el contenido de estas directrices metodológicas para cada uno de los ámbitos de aplicación de las mismas. **El Consejo Superior de Movilidad Sostenible informará sobre su contenido.»**

JUSTIFICACIÓN

Se debe garantizar la participación del Consejo Superior de Movilidad Sostenible en la definición del contenido de las directrices metodológicas ya que las medidas que se adopten en el DOMOS, así como la información requerida para su elaboración, afectará a la totalidad de agentes del ecosistema del transporte y la movilidad.

ENMIENDA NÚM. 491

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20.

Texto que se propone:

«Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas.

[...]

2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

[...]

g) Señalización adecuada de los Hub de servicios de movilidad que incluya información sobre los servicios de movilidad que ofrezcan.:

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Las plataformas o espacios destinados a ser un punto de acceso y de unión de diferentes tipos de movilidad y de servicios, como los hub de servicios de movilidad, deben de disponer de una adecuada señalización de las infraestructuras públicas con la finalidad de evitar tráfico de agitación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 315

Una señalización adecuada podría contribuir a que, en caso de restricciones a la entrada de vehículos a la ciudad por cualquier motivo, los vehículos que se dirijan a un hub de servicios de movilidad puedan acceder, mediante las acreditaciones previas que pudieran ser necesarias. Entre otras, estas acreditaciones podrían consistir en una reserva previa en el hub de servicios de movilidad para estacionar un período concreto, o que el estacionamiento esté ligado a un trayecto intermodal.

ENMIENDA NÚM. 492

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20.

Texto que se propone:

«Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas.

[...]

2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

- a) El fomento de la movilidad activa y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.
 - b) El fomento de la movilidad inclusiva y accesible.
 - c) **El fomento de la red de transporte público con especial atención a la integración multimodal.**
 - d) **El fomento de la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.**
 - e) **El fomento del uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.**
 - f) **El fomento de la movilidad eléctrica compartida.**
 - g) **El fomento del reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles.**
 - h) e) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.
 - i) e) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y contratos de servicio público.
 - j) e) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.
 - k) f) Políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística en territorio nacional.
 - l) **la actividad turística en territorio nacional.**
 - m) **El fomento de la movilidad sostenible al trabajo.**
- [...]»

JUSTIFICACIÓN

Dado que la Ley de Cambio Climático y Transición Energética recoge las medidas obligatorias que deberán contener los planes de movilidad urbana sostenible, se considera necesario que los documentos de guías de buenas prácticas recojan iniciativas en todos los ámbitos mandatorios que contempla la Ley en su artículo 14.3, donde se incluyen entre otras, medidas de movilidad activas, medidas para fomentar y el transporte público y medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados.

También se considera necesario que se incluya dentro de las guías de buenas prácticas el fomento de la movilidad sostenible al trabajo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 316

ENMIENDA NÚM. 493

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 21.

Texto que se propone:

«Artículo 21. Concienciación y sensibilización.

1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas:

a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, en particular la **movilidad** activa, en la calidad de vida, la salud, y el medioambiente ; **el transporte público y los servicios de movilidad colaborativa**.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Las campañas en favor del transporte público deben incluirse entre las iniciativas a impulsar para concienciar y sensibilizar.

A la vez también se deben incluir los servicios de movilidad colaborativa debido al impacto que puede tener tanto en lo que se refiere a la reducción de emisiones de CO2 como la función que realiza de complementar el transporte público y discrecional por carretera que no pueda llegar a todos los municipios españoles.

Así, los servicios de movilidad colaborativa pueden contribuir decisivamente a la consecución de varios de los objetivos que persigue la Ley:

(i) La reducción de emisiones de CO2 a la atmósfera: gracias a los servicios de movilidad colaborativa, un vehículo que a priori iba a ser utilizado por una sola persona pasa a ser utilizado por varias (evitando, en muchos casos, que esas otras personas empleen sus propios vehículos).

(ii) Cohesión social y territorial: los servicios de movilidad colaborativa suponen una alternativa de movilidad para los habitantes de pequeñas localidades deficientemente conectadas por el transporte público colectivo. Se contribuye, de esta forma, a evitar la despoblación de ciertas regiones de nuestro país.

(iii) Coste razonable para el usuario: los servicios de movilidad colaborativa permiten abaratar el coste del transporte mediante el uso eficiente de recursos escasos (vehículos, combustible, etc.).

(iv) Aumento de las alternativas de transporte a disposición del ciudadano: como se afirma en la exposición de motivos de la Ley, «la movilidad se centra en las personas y la satisfacción de sus necesidades de desplazamiento». Los servicios de movilidad colaborativa constituyen una alternativa de transporte más a disposición del ciudadano que, de esta forma, puede elegir entre un mayor número de opciones para satisfacer sus necesidades.

(v) Ahorro en gasto público: el coche compartido en su modalidad de carpooling optimiza la ocupación media de vehículos particulares que utilizarían, en cualquier caso, infraestructuras ya existentes, facilitando el acceso a una movilidad punto a punto.

(vi) Seguridad vial: El coche compartido incrementa la seguridad vial gracias al menor número de vehículos en circulación y la menor congestión en nuestras carreteras. Los conductores comprueban la presión de los neumáticos más a menudo al conducir un coche compartido, sabiendo que van a ser puntuados, y reducen su velocidad con la consecuente reducción de emisiones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 317

Sobre la base de lo anterior, resulta conveniente fomentar específicamente los servicios de movilidad colaborativa.

Otros países de nuestro entorno han aprobado ya medidas consistentes en la inclusión de determinados mensajes vinculados a la movilidad sostenible o la movilidad activa en la publicidad de vehículos a motor. Por ejemplo, en Francia (Orden de 28 de diciembre de 2021, publicada en el Boletín Oficial de la República Francesa de 29 de diciembre de 2021) la publicidad antes mencionada debe incluir los siguientes mensajes:

- (i) «En los trayectos cortos opte por desplazarse a pie o en bicicleta»,
- (ii) «Piense en compartir coche», y
- (iii) «Utilice habitualmente el transporte público.»

ENMIENDA NÚM. 494

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 23.

Texto que se propone:

«Artículo 23. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

[...]

4. Se deberá prestar una atención especial al principio de desarrollo territorial y urbano sostenible, a los objetivos climáticos y de calidad del aire y, en particular, a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, así como a los objetivos sobre conservación de la biodiversidad **y a la promoción de formas de movilidad que contribuyan al cumplimiento de los objetivos de esta ley.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se propone que dentro de la de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad se incluya la promoción de formas de movilidad que contribuyan al cumplimiento de los objetivos de esta ley.

ENMIENDA NÚM. 495

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 26.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 318

Texto que se propone:

«Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

1. Los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.

Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos **uno de los siguientes**: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes **y usuarios**, y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Establecer exigencia de Planes de movilidad sin que los mismos estén enfocados y dimensionados para cumplir unos objetivos «cuantificables» sería más un requerimiento formal y una carga administrativa que una herramienta de cambio. Algunos ejemplos de hitos cuantificables que un Plan de movilidad debería asegurar: que la cuota de uso del vehículo privado se reduzca un 10% (u otro porcentaje), que se reduzcan en un determinado volumen las emisiones de dióxido de carbono, que se reduzca la accidentalidad (€/año).

Además, cumplir uno cualquiera de los criterios mencionados debe ser suficiente para su consideración como gran centro de actividad. El mencionado precepto no debe además limitarse a mencionar a las personas trabajadoras sino también a los usuarios, en línea con la definición de grandes centros de actividad como lugares que además de concentrar densamente un trabajo o tarea, también pueden ser centros de atención sanitaria, de educación, ocio, etc...

ENMIENDA NÚM. 496

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27.

Texto que se propone:

«Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.

2. Los planes de movilidad sostenible al trabajo deberán ser objeto de un seguimiento que permita evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan, **así como el nivel de cumplimiento de los objetivos cuantitativos y cualitativos marcados**. En todo caso y sin perjuicio de otras actuaciones, en el plazo de dos años desde su aprobación, las entidades públicas y empresas, deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del plan **y se evaluará el cumplimiento de los objetivos cuantitativos y cualitativos marcados**, que se repetirá cada dos años de vigencia del plan.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 319

Se establecerán medidas correctoras necesarias a fin de conseguir los objetivos cuantitativos y cualitativos marcados. Los indicadores incluidos en las directrices metodológicas serán las herramientas que ayudarán a cuantificar hasta qué punto se alcanzan los objetivos específicos planteados.

Los planes de movilidad sostenible al trabajo serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras.

En las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector y garantizando la participación de todos los sindicatos legitimados.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se propone que los planes de movilidad sostenible contengan objetivos cuantitativos y cualitativos.

ENMIENDA NÚM. 497

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27.

Texto que se propone:

«Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno **cuyo centro de trabajo habitual sea dicho centro de actividad.**

[...]

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta, y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones **y de servicios de movilidad colaborativa y compartida, así como impulsar la movilidad activa.**

[...]

6. **En caso de que los centros de trabajo a los que se refiere el Expositivo 1 cuenten con personas trabajadores pertenecientes a varias empresas, se establecerán los oportunos mecanismos de coordinación entre ellas para el intercambio de información y la puesta en marcha de soluciones de movilidad sostenible.»**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 320

JUSTIFICACIÓN

Apartado 1:

La actual redacción de este artículo no especifica el carácter, pertenencia u horario del trabajador a los efectos de computar para el cumplimiento de la obligación. Es necesario limitar el alcance de esta obligación a aquellos centros de actividad en los que trabajan de manera habitual y permanente 500 personas trabajadoras o 250 por turno.

Apartado 4:

Dado que el uso del vehículo privado seguirá siendo una realidad en los desplazamientos de los españoles, especialmente entre localidades que no cuentan con otras alternativas, hay que fomentar que estos coches vayan ocupados. El uso del coche compartido persigue que los desplazamientos sean más eficientes y sostenibles, optimizando la ocupación de todos esos coches que circulan medio vacíos por nuestras carreteras.

Conviene, pues, adoptar medidas encaminadas a maximizar la ocupación de los coches particulares, logrando que los desplazamientos se realicen de forma más sostenible (tanto económica como medioambientalmente).

El coche compartido ofrece a sus usuarios una solución de movilidad más flexible, tanto por el gran número de trayectos ofertados por otros usuarios (con la posibilidad de pequeños desvíos durante el trayecto para alcanzar destinos intermedios), como por la gran variedad de horarios disponibles. Además, el ahorro en los costes de los desplazamientos facilita que un mayor número de usuarios pueda viajar, democratizando la movilidad en una época de crisis.

Otros países de nuestro entorno, como Francia, han aprobado ya medidas en este sentido. Así, por ejemplo, el Código de Transporte francés prevé la posibilidad de abonar indemnizaciones a los conductores o pasajeros que se desplacen al trabajo compartiendo un mismo vehículo.

Los servicios de movilidad colaborativa y compartida también pueden contribuir decisivamente a mejorar la movilidad a los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes.

Apartado 6:

En un centro de actividad confluyen personas trabajadoras de varias empresas simultáneamente por lo que deben establecerse mecanismos de coordinación a los efectos de la presenta obligación.

ENMIENDA NÚM. 498

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27.

Texto que se propone:

«Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

[...]

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 321

refiere el artículo 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a la **formación en movilidad**, seguridad vial y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Según los últimos informes disponibles sobre seguridad vial laboral, los accidentes de tráfico de carácter laboral tienen un impacto económico entorno a los 2.00 millones de euros, de los cuales, el 61 % se corresponde a los accidentes de tipo leve (1.100 millones); el 23,5% a los accidentes mortales (435 millones), y el 15,5% restante, a los accidentes graves (300 millones).

ENMIENDA NÚM. 499

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27.

Texto que se propone:

«Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

[...]

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero **y bajas** emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, ~~entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29.~~ Asimismo, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

[...]

6. Sin perjuicio de lo establecido por el Real Decreto-ley 16/2013, de 20 de diciembre, de medidas para favorecer la contratación estable y mejorar la empleabilidad de los trabajadores, las empresas y los trabajadores estarán exentos de cotizar a la Seguridad Social por los planes de transporte sostenible al trabajo.»

JUSTIFICACIÓN

La movilidad sostenible no puede abordarse desde la priorización de unos modos de transporte frente a otros sino trabajar en medidas que garanticen un equilibrio entre los distintos modos limpios y sostenibles para atender a las necesidades ambientales, sociales y económicas. Ver justificación enmienda n.º 3.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 322

De otro lado, se propone añadir un sexto apartado dado que la reforma de la normativa de cotización a la Seguridad Social por el Real Decreto-ley 16/2013, estableció para las empresas la obligación de cotizar por nuevos conceptos, al considerarlos retribución en especie para el trabajador. Entre los nuevos conceptos por los que deben cotizar las empresas se encuentra el transporte colectivo. La cotización también deben realizarla los trabajadores, en función del porcentaje que les corresponda.

El conjunto de medidas por las que existe obligación de cotizar supone un coste anual para las empresas de 13,9 M€. De todos los nuevos conceptos cotizables, el que mayor impacto produce es la cotización por el transporte colectivo de empresa (Rutas de transporte organizadas y costeadas por las empresas), que supone un incremento para las empresas de 4,5 M€ anuales.

También afecta negativamente a los propios trabajadores, al suponer un coste adicional de casi 1 M€ anuales, por lo que merma la renta disponible de los mismos.

La cotización a la Seguridad Social por este concepto desincentiva la utilización del transporte colectivo organizado e implantado por las empresas. La supresión del transporte colectivo supone la necesidad de recurrir a los vehículos particulares de los trabajadores, lo que tiene efectos negativos en la movilidad general, con la saturación de las vías de acceso a las factorías, así como en el medio ambiente.

Otro factor relevante es que puede afectar negativamente a la siniestralidad laboral, al aumentar el número de vehículos particulares que se desplazan. Efectivamente, entre otras razones, el transporte colectivo de empresa es una medida, además de medioambiental, preventiva colectiva de la siniestralidad vial laboral. También es la única manera de asegurar el inicio y el final de los turnos de producción por las Empresas. Es decir, es una medida preventiva de la siniestralidad laboral y un servicio necesario para garantizar la producción, al estar las factorías alejadas de las ciudades y no existir infraestructuras públicas de transporte. Debe tenerse en cuenta que se trabaja en tres turnos de producción diarios, uno de ellos nocturno, y que cada turno puede hacer necesario desplazar hasta tres mil trabajadores. Responde por tanto a una finalidad estrictamente empresarial y preventiva y no a un fin particular de los trabajadores.

La medida es además contraria al Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, que impulsa Planes de Transporte Colectivos al centro de trabajo. También, a las medidas de incentivos de la Seguridad Social de reducción siniestralidad vial laboral, que lo recoge expresamente en otras normas. La modificación que se propone tiene por objetivo incentivar la implementación, y/o mantenimiento en su caso, por las empresas de sistemas de transporte colectivo, que permitan prevenir la siniestralidad laboral, mejorar la movilidad general, reducir la afectación medioambiental, reducir el consumo de combustible y mejorar la competitividad de las empresas. En concreto, la propuesta es excluir de cotización a la Seguridad Social de los planes de transporte sostenible al trabajo.

Por último, tal y como se reflejó en la justificación de la enmienda n.º 2, es necesario que toda a propuesta de ley hable de vehículos de cero y bajas emisiones en todas las iniciativas que tengan que ver con los mismos. Esta es la aproximación que sigue la Unión Europea que plantea su estrategia de neutralidad climática como una transición y no una disrupción. Incentivando los vehículos de cero y bajas emisiones en todas sus normativas.

ENMIENDA NÚM. 500

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27.

Texto que se propone:

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 323

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta, y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones **y de servicios de movilidad colaborativa, así como impulsar la movilidad activa.** [...]»

JUSTIFICACIÓN

No puede desconocerse que el coche particular sigue siendo el medio de transporte más utilizado por los españoles para realizar sus desplazamientos cotidianos (64 %, según un estudio del Foro de Movilidad). Como el uso del vehículo privado seguirá siendo una realidad en los desplazamientos de los españoles, especialmente entre localidades que no cuentan con otras alternativas, hay que fomentar que estos coches vayan ocupados. El uso del coche compartido persigue que los desplazamientos sean más eficientes y sostenibles, optimizando la ocupación de todos esos coches que circulan medio vacíos por nuestras carreteras.

Conviene, pues, adoptar medidas encaminadas a maximizar la ocupación de los coches particulares, logrando que los desplazamientos se realicen de forma más sostenible (tanto económica como medioambientalmente).

El coche compartido ofrece a sus usuarios una solución de movilidad más flexible, tanto por el gran número de trayectos ofertados por otros usuarios (con la posibilidad de pequeños desvíos durante el trayecto para alcanzar destinos intermedios), como por la gran variedad de horarios disponibles. Además, el ahorro en los costes de los desplazamientos facilita que un mayor número de usuarios pueda viajar, democratizando la movilidad en una época de crisis.

Otros países de nuestro entorno, como Francia, han aprobado ya medidas en este sentido. Así, por ejemplo, el Código de Transporte francés prevé la posibilidad de abonar indemnizaciones a los conductores o pasajeros que se desplacen al trabajo compartiendo un mismo vehículo.

Los servicios de movilidad colaborativa también pueden contribuir decisivamente a mejorar la movilidad a los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes.

ENMIENDA NÚM. 501

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27.

Texto que se propone:

«Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

[...]

6. A efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en este artículo, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte en los términos previstos en el artículo 42.3.e) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio de la Ley del IRPF y del artículo 46 bis. del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 324

JUSTIFICACIÓN

El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, futuro marco normativo encargado de vincular la movilidad a un derecho del ciudadano y establecer las condiciones para el disfrute de un sistema de movilidad sostenible, recoge la obligación de realizar planes de movilidad sostenible para entidades locales y grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno, que necesariamente incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros, promoviendo el uso de medios de transporte de bajas emisiones.

En este contexto, las tarjetas de transporte reguladas en el artículo 42.3.e) de la Ley del IRPF suponen un medio idóneo para ayudar a las empresas a la consecución de dichos objetivos a la vez que se cumplen las exigencias, contribuyendo a la consecución de objetivos del Proyecto de Ley, al facilitar el cumplimiento de los objetivos de descarbonización de la economía, mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones, así como a evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo.

Esta medida contempla soluciones que promueven alternativas que permiten satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos, como el impulso del transporte colectivo y la utilización de alternativas al transporte público tradicional en los desplazamientos entre el lugar de residencia y el trabajo como la movilidad de cero emisiones, la movilidad activa y la movilidad compartida.

Además, la utilización de tarjetas de transporte, de uso exclusivamente digital, permite, tanto a las empresas como a la Administración Pública, la digitalización de la gestión, con un mayor control e información de la trazabilidad en las transacciones realizadas y una mejor evaluación de las políticas y cuantificación de los objetivos (por ejemplo, con la información sobre la fecha de los desplazamientos, el medio de transporte utilizado, etc.).

Sin duda, el poder ofrecer a sus empleados tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte, supone una flexibilidad enorme para las empresas a la hora de implantar estas políticas públicas, entre otras, por su bajo coste de implantación y por la contrastada experiencia de los sectores, empresas y trabajadores que las promueven y utilizan.

Esta posibilidad permitirá a los trabajadores ampliar sus opciones de movilidad al trabajo con un tratamiento fiscal favorable, favoreciendo la transición de la oferta del sistema de transportes hacia modos y servicios de movilidad más eficientes, accesibles, equitativos y sostenibles.

Por último, también hay que tener en cuenta que medidas similares (con incentivos y bonificaciones fiscales a la movilidad eléctrica) ya se aplican exitosamente en Europa, como en el caso de Países Bajos, Austria, Francia, y sobre todo Bélgica, donde más 400.000 personas (9% de los trabajadores) han elegido desplazarse al trabajo en medios sostenible y beneficiarse de la bonificación, recorriendo más de 420 millones de km desde 2015, con la consiguiente reducción de CO2 y tráfico que eso significa.

ENMIENDA NÚM. 502

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 325

Texto que se propone:

Enmienda alternativa a la anterior.

«Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

[...]

6. A efectos de incentivar el cumplimiento a lo dispuesto en el punto 3 de este mismo artículo, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2.m de la Ley XX/2023, de Movilidad Sostenible con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados y empleadas entre su lugar de residencia y el centro de trabajo. Cuando estos servicios sean de contratación directa por parte de la empresa y de uso gratuito para los empleados, estarán exentos de ser considerados rendimientos del trabajo en especie y exentos del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, siempre y cuando esté disponible para todos los empleados y empleadas y sean utilizados principalmente para ir al trabajo. Así mismo, cuando estos servicios no sean de uso gratuito para el empleado o empleada, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados o empleadas tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte en los términos previstos en el artículo 42.3.e) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio de la Ley del IRPF y del artículo 46 bis del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone dar incentivos fiscales para reducir la movilidad del trabajo, la cual representa un 40 % de la movilidad diaria en día laborable que, solo en 2011, representaba 40 millones de desplazamientos diarios.

ENMIENDA NÚM. 503

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 28.

Texto que se propone:

«Artículo 28. Seguimiento.

[...]

4. Las disposiciones de desarrollo de esta ley podrán prever mecanismos de financiación de los planes de movilidad sostenible de entidades territoriales, los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, los planes de movilidad sostenible al trabajo o de otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, cuya aplicación se condicionará o graduará según el cumplimiento de las directrices generales y las directrices metodológicas ya aprobadas. **Estos mecanismos de financiación cubrirán los gastos incurridos en, entre otros, el diagnóstico previo, la elaboración de los planes de movilidad y la puesta en marcha de las medidas previstas en dichos planes.»**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 326

JUSTIFICACIÓN

Se propone dotar de mecanismos de financiación para reducir la movilidad del trabajo, la cual representa un 40% de la movilidad diaria en día laborable que, solo en 2011, representaba 40 millones de desplazamientos diarios.

De este modo, proponemos la financiación de los gastos derivados de la puesta en marcha de los planes de movilidad y no solo de la implementación de las acciones concretas del plan. Los Planes MOVES I y II contemplaban un eje para financiar la ejecución de medidas que ya formaran parte de un plan de movilidad aprobado con anterioridad. No obstante, la elaboración de los planes junto al análisis previo que requiere supone un elevado coste que desincentivaba a muchas empresas de iniciar siquiera el estudio del plan.

ENMIENDA NÚM. 504

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29.

Texto que se propone:

«Artículo 29. Sistema de medios de movilidad ~~en el ámbito urbano~~.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, ~~en el ámbito urbano~~ las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables ~~en los entornos urbanos y metropolitanos~~, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

[...]»

JUSTIFICACIÓN

La jerarquía debe establecerse para todos los medios de movilidad cualquiera que sea el ámbito en el que operan, urbano, metropolitano o interurbano. Además, faltan algunos modos de movilidad que se incluyen en la propia ley: VTC, vehículos compartidos...

ENMIENDA NÚM. 505

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 327

Texto que se propone:

«Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.

b) El transporte público colectivo.

c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.

d) El ride-hailing y los vehículos de alquiler sin conductor (carsharing y motosharing).

~~d) e)~~ En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se considera que la pirámide europea incluye de forma más satisfactoria todas aquellas formas de ride-hailing o movilidad compartida bajo demanda y movilidad personal que actualmente integran el ecosistema multimodal de los entornos urbanos. Así pues, con el mismo propósito de alineamiento con la Unión Europea, se introduce una letra d) para priorizar el ride-hailing y los vehículos de alquiler sin conductor (carsharing y motosharing) por delante del uso del vehículo privado contaminante.

ENMIENDA NÚM. 506

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29.

Texto que se propone:

«Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, ~~en el ámbito urbano~~ las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 328

- b) El transporte público colectivo.
 - c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.
 - d) En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, ~~así como~~ los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público **y los servicios de movilidad colaborativa.**
- [...]»

JUSTIFICACIÓN

No puede desconocerse que el coche particular sigue siendo el medio de transporte más utilizado por los españoles para realizar sus desplazamientos cotidianos (64 %, según un estudio del Foro de Movilidad). Conviene, pues, adoptar medidas encaminadas a maximizar la ocupación de los coches particulares, logrando que los desplazamientos se realicen de forma más sostenible (tanto económica como medioambientalmente).

ENMIENDA NÚM. 507

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29.

Texto que se propone:

«Artículo 29. Sistema de medios de movilidad ~~en el ámbito urbano.~~

[...]

2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, la ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos.

A estos efectos y según se establece en las Directrices de zonas de bajas emisiones se potenciará que los aparcamientos ubicados en las ciudades, las estaciones de servicio u otras instalaciones se transformen en espacios estratégicos para los nuevos modos de movilidad, como los hub de servicios de movilidad, incluyendo micro-centrales (micro-hub) logísticas y sistemas de última milla sostenible, donde se dirijan los vehículos de reparto cargados y depositen/recojan mercancías, distribuyéndolos posteriormente en horarios de menor circulación, a través de medios de micro movilidad personal, bicicleta o a pie.»

JUSTIFICACIÓN

Según se establece en las Directrices de zonas de bajas emisiones se potenciará que los aparcamientos ubicados en las ciudades, las estaciones de servicio u otras instalaciones se transformen en espacios estratégicos para los nuevos modos de movilidad, como los hub de servicios de movilidad, incluyendo micro-centrales (micro-hub) logísticas y sistema de última milla sostenible, donde se dirijan los vehículos de reparto cargados y depositen/recojan mercancías, distribuyéndolos posteriormente en horarios de menor circulación, especialmente nocturnos, repartiéndose posteriormente a través de medios de micro movilidad personal, bicicleta, a pie, etc, reduciendo con ello el número de entregas fallidas, por la gestión más personalizada, y el tráfico de agitación, en beneficio de la descarbonización y de una ciudad sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 329

ENMIENDA NÚM. 508

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29.

Texto que se propone:

«Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados.

b) El transporte público colectivo.

c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación **y/o rotación** que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.

d) En relación con el vehículo ~~privado~~ **particular**, deberán primar en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público

[...]

2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, **los sistemas de alquiler**, la ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos.»

JUSTIFICACIÓN

Apartado 1.c).

Se propone incorporar una matización para lograr una definición más concisa de los esquemas de movilidad de alta ocupación.

Si atendemos a la propuesta de definición del artículo 2, entendemos que el término recoge las modalidades de transporte a la demanda, compartida y colaborativa que contribuyen a la transformación actual de la movilidad en las ciudades, complementando la movilidad activa y el transporte público colectivo. La rotación de vehículos es una de las ventajas que brindan estos servicios, además de conseguir optimizar su uso entre los usuarios y lograr un mejor empleo del espacio público.

Como resulta confuso e ineficiente la existencia de diferentes pirámides de movilidad a nivel europeo y nacional, tomamos como referencia la pirámide de movilidad impulsada por la Unión Europea y por la organización «Share-North», que incluye de forma satisfactoria todas aquellas formas de movilidad compartida bajo demanda y movilidad personal que actualmente integran el ecosistema multimodal de los entornos urbanos.

En este sentido, la Comisión Europea recomienda en su Comunicación 2022/C 62/01 que los planes de movilidad sostenible de las ciudades contemplen todas las opciones que complementan al transporte público, como las formas activas de movilidad y el «el transporte de pasajeros bajo demanda, ya sea a través de taxis o VTC. El Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE) también aboga por la inclusión del uso compartido del vehículo en su pirámide de la movilidad urbana, ya que posibilitan la reducción del número de vehículos en el tráfico diario.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 330

Apartado 1.d).

Proponemos esta mejora técnica para evitar confusión. A lo largo del texto se menciona el vehículo privado en tres ocasiones cuando, en realidad, se quiere hacer referencia al vehículo particular, al que es propiedad de un individuo.

Debemos recordar que los vehículos de movilidad compartida también son vehículos privados como también pueden ser algunos destinados al transporte público.

Por tanto, consideramos necesaria esta modificación.

Apartado 2.

Frente a los sistemas más tradicionales de compra o renting/leasing, los sistemas de alquiler de vehículos permiten el ajuste de las flotas a las necesidades de cada momento sin necesidad de mantener en uso un vehículo que, de otra manera, se utilizaría de manera ineficiente. Además, las empresas, especialmente, las pymes, pueden encontrar más dificultades en renovar una flota anticuada por lo que el alquiler les ofrece una manera asequible de transitar hacia la movilidad sostenible. El fomento del alquiler sin conductor, en colaboración con otros aspectos como los mencionados en este artículo 29, facilita la reducción de externalidades negativas.

ENMIENDA NÚM. 509

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29.

Texto que se propone:

«Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano

[...]

2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar ~~la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, la ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos~~ **soluciones en la optimización de repartos a través de nuevos modelos de distribución urbana de mercancías, facilitando el acceso a vehículos motorizados cero emisiones o menos contaminantes acorde a la oferta tecnológica existente por tipo y dimensiones de vehículo industrial, o no motorizados como la ciclo logística u otros medios eficientes.**»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda pretende una ampliación del texto relativo al transporte urbano de mercancías, en la que conjugue de forma óptima la eficiencia, la competitividad y la sostenibilidad del sector.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 331

ENMIENDA NÚM. 510

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 30.

Texto que se propone:

«Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.

[...]

4. La planificación del espacio urbano también promoverá la intermodalidad y la movilidad activa mediante actuaciones como:

[...]

c) La planificación y desarrollo de una infraestructura de recarga y repostaje de combustibles alternativos de acceso público con el objetivo de facilitar el despliegue de los vehículos de cero y bajas emisiones para el transporte de personas y mercancías.

~~e)-d)~~ El establecimiento y promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos y centros de servicios públicos con los centros de las ciudades.

~~d)-e)~~ La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal o compartida, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con los modos de transporte público **y particular**, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.

~~e)-f)~~ La elaboración de normativa municipal que contemple la reserva de espacios para el estacionamiento seguro de bicicletas o ciclos, en particular en edificios de uso residencial y de servicios públicos, terminales de transporte, y en la vía pública en el entorno de centros educativos y de formación, sanitarios, deportivos, culturales y de ocio.

~~f)-g)~~ El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento **de vehículos de cero y bajas emisiones no motorizados**.

~~g)-h)~~ La intermodalidad tendrá en cuenta en todo caso la continuidad de la accesibilidad universal de los distintos medios de transporte y sus entornos, sin interrupciones entre ellos.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone que la promoción la planificación del espacio urbano incluya la planificación y desarrollo de una infraestructura de recarga y repostaje de combustibles alternativos de acceso público.

ENMIENDA NÚM. 511

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 30.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Texto que se propone:

«Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.

[...]

3. La planificación del espacio urbano ~~tendrá~~ a reforzar **á** el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, mediante actuaciones como:

[...]

b) El fomento de la movilidad activa a pie en contraposición al estilo de vida sedentario, con la atención preferente a las y los peatones, facilitando itinerarios continuos y trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad, que hagan de la movilidad activa la opción más sencilla y atractiva.

c) El fomento de la movilidad activa en bicicleta o ciclo, entendiéndola como un elemento esencial de la movilidad cotidiana **y facilitando vías ciclistas segregadas, seguras y conectadas.**

d) La mejora de la accesibilidad, eliminando barreras arquitectónicas y acomodando el espacio urbano a las necesidades de los diferentes colectivos, en particular de las personas más vulnerables o con discapacidad o movilidad reducida.

e) La creación de entornos escolares y de formación seguros, saludables y sostenibles, fomentando los caminos escolares que permitan al alumnado desplazarse al centro educativo o formativo de forma activa y autónoma, **impulsando los itinerarios para el desplazamiento en bicicleta o andando por parte del alumnado.**

f) **La creación de entornos seguros, sostenibles y saludables en los alrededores de los centros educativos, impulsando los itinerarios para el desplazamiento en bicicleta o andando por parte del alumnado.**

g) **También se tendrán en cuenta las necesidades de mobiliario urbano.**

4. La planificación del espacio urbano también promoverá la intermodalidad y la movilidad activa mediante actuaciones como:

[...]

b) El desarrollo y promoción de una red cohesionada de infraestructuras específicas para vehículos no motorizados, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas, permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos atractores de movilidad y con unas características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada. **En particular, el desarrollo de una red de infraestructuras ciclistas, que será segregada en las vías compartidas con el tráfico a motor de más 30 km/h, que garantice su seguridad, comodidad y rapidez.**

c) El establecimiento y promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos y centros de servicios públicos con los centros de las ciudades.

d) La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal o compartida, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con los modos de transporte público, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.

e) La elaboración de normativa municipal que contemple la reserva de espacios para el estacionamiento seguro de bicicletas o ciclos, en particular en edificios de uso residencial y de servicios públicos, terminales de transporte, y en la vía pública en el entorno de centros educativos y de formación, sanitarios, deportivos, culturales y de ocio.

[...]

g) La intermodalidad tendrá en cuenta en todo caso la continuidad de la accesibilidad universal de los distintos medios de transporte y sus entornos, sin interrupciones entre ellos.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 333

JUSTIFICACIÓN

Se propone que dentro de la planificación del espacio urbano se incluya la creación de entornos seguros, sostenibles y saludables en los alrededores de los centros educativos, impulsando los itinerarios para el desplazamiento en bicicleta o andando por parte del alumnado así como que se tengan en cuenta las necesidades de mobiliario urbano.

ENMIENDA NÚM. 512

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 31.

Texto que se propone:

«Artículo 31. Movilidad inclusiva para personas con discapacidad o movilidad reducida.

Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias:

a) Adoptarán políticas de movilidad inclusiva como herramienta imprescindible para lograr el objetivo de cohesión social, promoviendo la accesibilidad universal a las infraestructuras y los modos de transportes en condiciones de igualdad para todos los ciudadanos y las ciudadanas **y, en su caso, respetando el uso del vehículo particular.**

[...]

c) Adoptarán medidas para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida, tales como ~~garantizar~~ **que proteger su derecho a desplazarse en vehículo privado, garantizando** la información que deberá ser accesible y en tiempo real de las condiciones de accesibilidad de las infraestructuras y modos de transportes, facilitar el acceso a las zonas de bajas emisiones o extender la figura de los asistentes de movilidad a aquellos modos de transporte donde sea posible.

[...]

e) ~~Podrán~~ **Deberán** considerar a las personas **usuarias** con discapacidad y sus acompañantes a la hora de fijar las tarifas de los servicios de transporte.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

En línea con lo establecido en la exposición de motivos de la ley la movilidad es un derecho de los ciudadanos, citando el Informe del Parlamento Europeo sobre movilidad urbana sostenible del año 2014 (2014/2242) que indica que la misión de la movilidad es facilitar a todos, incluidas las personas de movilidad reducida, el acceso a los centros de enseñanza, al trabajo, a la cultura, a las actividades de ocio y a los servicios de salud [...].

De acuerdo con lo anterior, un principio rector de las acciones de las administraciones públicas debe ser garantizar que las personas puedan desplazarse libremente de manera fácil y sin obstáculos, y en especial esa movilidad debe estar garantizada para personas que tengan una movilidad reducida, incluyendo su acceso garantizado al centro de la ciudad, incluso en transporte particular si de otra manera les es muy dificultoso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 334

ENMIENDA NÚM. 513

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 33.

Texto que se propone:

«Artículo 33. Terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones ~~vinculados~~ **públicas vinculadas** al sistema de transportes y movilidad.

Las administraciones públicas, en desarrollo de sus competencias, promoverán, en la medida de sus disponibilidades presupuestarias:

a) La realización progresiva de actuaciones en terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones ~~vinculados~~ **públicas vinculadas** al sistema de transportes, incluidos aquellos de uso mixto, dirigidas a mejorar la eficiencia energética, la sostenibilidad y uso eficiente de los recursos. Asimismo, impulsarán el establecimiento de objetivos de rehabilitación y optimización energética para transformar la edificación existente en edificios de consumo casi nulo.

b) La utilización de energía procedente de fuentes renovables y la contratación de energía con garantías de origen renovable por parte de los titulares o prestadores de servicios en los edificios o instalaciones a las que se refiere el apartado anterior, bien mediante el autoconsumo o utilizando garantías de origen en la contratación de dicha energía.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone este matiz porque el artículo 33 habla de realizar actuaciones en instalaciones vinculadas al sistema de transportes para mejorar sus sostenibilidad y uso eficiente. Pero no especifica a qué instalaciones se refiere, públicas o privadas, y, en caso de ser privadas, cómo van a abonar las administraciones ese coste al operador privado. Por ello, se limita el alcance del artículo. Además, en este artículo se manejan conceptos de infraestructura que parecen diferentes a los que aparecen en otros artículos como el 52 y el 87 («infraestructura», «infraestructura de transporte», «infraestructura infraestructuras, edificios e instalaciones vinculados al servicio de transportes» y de «otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad») y que deberían unificarse en torno al concepto de infraestructura de transportes. En caso de que este artículo 33 manejase conceptos distintos a los de los otros artículos, habría que proponer que se incorporen todas las definiciones al artículo 2.

ENMIENDA NÚM. 514

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 34.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 335

Texto que se propone:

«Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación **y para vehículos Cero Emisiones según el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre**, en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

Adicionalmente, estos carriles podrán ser utilizados también, aun cuando sólo lo ocupe su conductor, por vehículos con señal V-25 ECO, C o B, si los paneles de mensaje lo indican y las circunstancias los requieren.

En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.
[...]

JUSTIFICACIÓN

Por criterios de homogeneización respecto a los carriles reservados ya implantados y para favorecer el despliegue de la electromovilidad en España que nos permita cumplir con los compromisos en materia de descarbonización del transporte adquiridos, se propone que los carriles reservados a determinados vehículos puedan incluir a los vehículos particulares con distintivo medioambiental Cero Emisiones según lo establecido en la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

ENMIENDA NÚM. 515

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.^a. Artículo 34.

Texto que se propone:

«Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

Estas actuaciones se incluirán, cuando proceda, en los planes de movilidad sostenible regulados en esta ley y en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 336

JUSTIFICACIÓN

Se propone que las actuaciones propuestas en el apartado 1 del artículo 34 se incluyan cuando proceda, en los planes de movilidad sostenible regulados en esta ley y en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ENMIENDA NÚM. 516

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 34.

Texto que se propone:

«Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para **los transportes de servicio público, que engloban** el transporte público colectivo **y el ride-hailing**, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público ~~colectivo~~, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación o de bajas emisiones, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.

[....]»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda de modificación cambia los artículos 34.1 y 34.2 de forma en que todos los transportes de servicio público puedan ser susceptibles de ser incluidos de los carriles de uso reservado o preferente. A través de la definición de transportes de servicio público ya se engloba al transporte público colectivo y permite añadir al ride-hailing (taxis y VTC).

El objetivo es garantizar la igualdad de oportunidades y condiciones entre los distintos actores que ofrecen servicios de transporte público, ya sea colectivo (autobuses) o bajo demanda (ride-hailing, es decir taxis y VTC).

Acerca de la necesidad de un trato igualitario en el segmento de vehículos de alquiler con conductor, la CNMC señala que, «pese a las diferencias entre la actividad de Taxi y la de VTC, ambas pueden considerarse competidoras en el subsector de transporte discrecional de pasajeros en vehículos de turismo. En esa medida, toda ventaja al Taxi, en particular en cuanto al acceso a carriles o zonas de circulación restringida, así como en cuanto a la falta de limitaciones a la duración del estacionamiento, podría considerarse un límite a la actividad de las VTC».

Una consideración que se encuentra respaldada por la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado (SECUM), que en su expediente 28/1724 apunta que no se encuentran justificadas las restricciones de uso de los carriles bus o el acceso a zonas restringidas a las VTC (así como a los Taxis

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 337

de otras localidades), ni superan el test del principio de no discriminación. Por el contrario, la SECUM propone que la limitación se plantee «en atención a cuestiones como la efectiva ocupación del vehículo [...] y no a si el vehículo es Taxi con licencia de un lugar u otro, o si es una VTC.»

ENMIENDA NÚM. 517

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.^a. Artículo 37.

Texto que se propone:

«Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la recopilación de información para mejorar el conocimiento de los impactos ambientales del transporte y producidos por las entidades públicas y empresas que presten servicios de transporte **o servicios de movilidad** o actividades auxiliares o complementarias del transporte **o servicios de movilidad**. En particular, impulsarán el cálculo, la reducción y la compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero que generen dichas empresas.

2. En el plazo de un año desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4, y según las condiciones que en ella se establezcan, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte **o servicios de movilidad** de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberá realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte **o servicios de movilidad**. El resultado del cálculo anterior deberá ser facilitado a las personas usuarias del servicio de transporte **o servicios de movilidad** según los procedimientos que se establezcan según el apartado 4.

3. Además, cuando proceda, el total de la huella de carbono de dichas entidades será inscrito en el Registro de Huella de Carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, u otros similares gestionados por las administraciones territoriales.

4. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, desarrollará reglamentariamente la metodología para llevar a cabo estas obligaciones y su alcance, especificando plazos, exenciones y flexibilidad en función de la tipología, tamaño o facturación de las entidades afectadas, así como los procedimientos de información a los beneficiarios del servicio de transporte **o servicios de movilidad**. Para ello tendrá en cuenta las metodologías que la Unión Europea desarrolle a este respecto.»

JUSTIFICACIÓN

Dada la presencia cada vez mayor de prestadores de servicios de movilidad, en todas sus modalidades, deberían exigirse como mínimo los mismos requisitos que a los prestadores de servicios de transporte en cuanto a sistemas de gestión ambiental y de energía. De hecho, para aquellos prestadores de servicios de movilidad sostenible, los sistemas y acreditaciones de su gestión ambiental y energética deberían ser aún más exigentes por su propia naturaleza.

Por todo ello e independientemente de las exigencias que puedan determinar las administraciones locales en el ejercicio de sus competencias, debería especificarse «servicios de movilidad» de la misma manera que se hace en el Capítulo I del Título III.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 338

ENMIENDA NÚM. 518

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.ª. Artículo 37.

Texto que se propone:

«Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono.

[...]

2. En el plazo de un año desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4, y según las condiciones que en ella se establezcan, **y siempre que se halla desarrollado previamente herramientas sectoriales de cálculo**, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberá realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte. El resultado del cálculo anterior deberá ser facilitado a las personas usuarias del servicio de transporte según los procedimientos que se establezcan según el apartado 4.

[...]

4. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ~~desarrollará reglamentariamente la metodología para llevar a cabo estas obligaciones y su alcance~~, ratificará **la metodología de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte de viajeros y mercancías que la Unión Europea apruebe a este respecto. Esta ratificación se complementará** especificando plazos, exenciones y flexibilidad en función de la tipología, tamaño o facturación de las entidades afectadas, así como los procedimientos de información a los beneficiarios del servicio de transporte. ~~Para ello tendrá en cuenta las metodologías que la Unión Europea desarrolle a este respecto.»~~

JUSTIFICACIÓN

Es importante en primer lugar que el Ministerio facilite unas herramientas sectoriales para proceder al cálculo.

Han de concederse ayudas para la realización de estudios de emisiones para que las empresas de transporte de mercancías puedan calcular sus objetivos de reducción de emisiones y las medidas de mejora para adaptarse a dichos objetivos.

A la vez, no es clara la indicación de que España vaya a adoptar la misma base metodológica de la UE y ello debe ser una obligación más expresamente descrita en la Ley.

La iniciativa 'CountEmissions EU' que establecerá un marco común para calcular y reportar las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte, aplicado tanto por el sector de pasajeros como por el de carga, aún se está tramitando esperando que se adopte en el segundo trimestre de este año, por lo tanto se tendría que dilatar el desarrollo reglamentario de la metodología nacional para que coincida con la que se adopte a nivel europeo. Y es más, no es suficiente que «tenga en cuenta la metodología UE», debe acatarla para que sea compatible con la que se apruebe en España, deben ser homólogas. Las metodologías, mediciones, cálculos, estimaciones reglamentarias en cada EEMM deben ser compatibles internacionalmente, incluso considerando los modos internacionales exteriores a la UE.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 339

ENMIENDA NÚM. 519

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.^a. Artículo 37.

Texto que se propone:

«Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono.

[...]

2. En el plazo de un año desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4, y según las condiciones que en ella se establezcan, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberá realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte. El resultado del cálculo anterior deberá ser facilitado a las personas usuarias del servicio de transporte **a bordo de los vehículos o en la página web del operador** según los procedimientos que se establezcan según el apartado 4.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se propone este cambio para cumplir el objetivo y facilitar dicha información, ya que resultaría muy complejo hacerlo en la adquisición de un título de transporte a bordo de un autobús.

ENMIENDA NÚM. 520

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.^a. Artículo 39.

Texto que se propone:

«Artículo 39. Sistemas de gestión ambiental y de la energía.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la implantación de sistemas de gestión ambiental y de la energía por parte de los prestadores de servicios de transporte o gestores de infraestructuras de transporte.

Los prestadores de servicios de transporte y gestores de infraestructuras podrán de este modo acreditar su gestión ambiental y energética, así como el uso de instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación práctica en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores y conductoras.

Estos sistemas de gestión deberán estar normalizados **y basados en estándares internacionales**, convenientemente formalizados y documentados, y ser auditables por empresas terceras acreditadas para tal fin, contando con objetivos de reducción del consumo energético y de las emisiones contaminantes locales y de gases de efecto invernadero.

[...]»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 340

JUSTIFICACIÓN

Añadida la base en estándares internacionales para garantizar la homogeneidad y comparabilidad de criterios.

ENMIENDA NÚM. 521

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.ª. Artículo 39.

Texto que se propone:

«Artículo 39. Sistemas de gestión ambiental y de la energía.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la implantación de sistemas de gestión ambiental y de la energía por parte de los prestadores de servicios de transporte **y servicios de movilidad** o gestores de infraestructuras de transporte.

Los prestadores de servicios de transporte **y servicios de movilidad** y gestores de infraestructuras podrán de este modo acreditar su gestión ambiental y energética, así como el uso de instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación práctica en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores y conductoras. Estos sistemas de gestión deberán estar normalizados, convenientemente formalizados y documentados, y ser auditables por empresas terceras acreditadas para tal fin, contando con objetivos de reducción del consumo energético y de las emisiones contaminantes locales y de gases de efecto invernadero.

2. De manera adicional al apartado 1, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, fomentarán la introducción de requisitos ambientales, energéticos, de seguridad vial y acústicos en la licitación de contratos de servicios, **licitación de servicios de movilidad** o de concesión de servicios **de movilidad o servicios** de transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo, así como en los tráficos, rutas o líneas que sean de utilidad pública o interés social.»

JUSTIFICACIÓN

Dada la presencia cada vez mayor de prestadores de servicios de movilidad, en todas sus modalidades, deberían exigirse como mínimo los mismos requisitos que a los prestadores de servicios de transporte en cuanto a sistemas de gestión ambiental y de energía. De hecho, para aquellos prestadores de servicios de movilidad sostenible, los sistemas y acreditaciones de su gestión ambiental y energética deberían ser aún más exigentes por su propia naturaleza. Por todo ello e independientemente de las exigencias que puedan determinar las administraciones locales en el ejercicio de sus competencias, deberían exigirse como mínimo los mismos requisitos que para el resto de los servicios de transporte.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 341

ENMIENDA NÚM. 522

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 40.

Texto que se propone:

«Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.

1. Las administraciones públicas velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad **urbana** constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales las personas usuarias puedan completar su ruta desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria y la disposición a las personas usuarias de herramientas digitales de pago de los servicios.

2. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril faciliten la intermodalidad y el uso combinado con modos de nulas emisiones, como la bicicleta o ciclo, **otros vehículos de movilidad personal y los servicios de ride-hailing** en trayectos urbanos e interurbanos.

3. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad **y tendrán en cuenta los recursos, tecnología y aplicaciones ya desarrolladas que supongan un uso más eficiente de los mismos.**»

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, esta enmienda de modificación pretende incluir en el artículo 40.2 al resto de vehículos de movilidad personal entre las diferentes opciones de movilidad que existen para facilitar la intermodalidad, puesto que sólo se contemplan las bicicletas y los ciclos. También quiere introducir los servicios de ride-hailing, los cuales integran el ecosistema de movilidad actual y permiten facilitar la intermodalidad en trayectos urbanos e interurbanos. De esta forma, las administraciones públicas velarían por el desarrollo de la totalidad de los transportes que integran el ecosistema de movilidad actual, apostando por la coordinación, la intermodalidad y la integración real de todos los servicios.

De este modo, se plantea que las administraciones públicas velen por el desarrollo de todos los transportes que integran el ecosistema de movilidad actual, apostando por la coordinación, intermodalidad e integración de todos los servicios. Para ello, aprovechando la iniciativa de la Movilidad como Servicio (MaaS), se insta a aprovechar la tecnología ya existente desarrollada por el tejido empresarial para seguir fomentando la integración de los servicios de movilidad bajo una misma aplicación, consolidando definitivamente la integración de todos los servicios, y mejorando la experiencia de la ciudadanía. Apostando por la accesibilidad e inclusión de todos los usuarios.

En segundo lugar, la enmienda busca que, en el artículo 40.3, además de la introducción de soluciones tecnológicas, se ponga en valor también todas aquellas ya desarrolladas y que, por lo tanto, ya están a nuestro alcance en la actualidad. Así pues, aprovechando la iniciativa de la Movilidad como Servicio (MaaS), se insta a aprovechar la tecnología ya existente desarrollada por el tejido empresarial para seguir fomentando la integración de los servicios de movilidad bajo una misma aplicación, consolidando definitivamente la integración de todos los servicios, y mejorando la experiencia de la ciudadanía. Apostando por la accesibilidad e inclusión de todos los usuarios. La MaaS consiste en ofrecer una experiencia de planificación y desplazamiento impecable desde el punto de partida hasta el punto de llegada sin necesidad de utilizar el vehículo propio en ningún momento y pagando únicamente por los servicios utilizados.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 342

ENMIENDA NÚM. 523

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 40.

Texto que se propone:

«Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.

[...]

2. Las administraciones públicas ~~velarán por que~~ **colaborarán** con los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril, **recíprocamente o con otros modos de transporte, para facilitar** ~~facilite~~ la intermodalidad y el uso combinado con modos de ~~tránsito~~ **nulas bajas o cero** emisiones, como, **entre otros**, la bicicleta o ciclo, en trayectos urbanos e interurbanos.

3. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad, **incluyendo la publicación de las direcciones, servicios y ocupación en tiempo real de los hub de servicios de movilidad.**»

JUSTIFICACIÓN

Las administraciones públicas deben adoptar un papel activo, propositivo y cooperante con los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril para llevar a cabo la implementación de la intermodalidad.

La necesidad de facilitar la intermodalidad y el uso combinado no solo debe darse entre los operadores de transporte por carretera y ferrocarril con otros medios, sino también entre ellos.

Además, los vehículos de bajas emisiones deben ser considerados en este ámbito.

Por otro lado, las soluciones tecnológicas deben integrar a los hub de servicios de movilidad en aparcamientos, en estaciones de servicio, u otras instalaciones nuevas o existentes como punto de inicio/destino del trayecto, con información de los servicios disponibles en los mismos.

La publicación de las direcciones, servicios y ocupaciones en tiempo real de los hub de servicios de movilidad en las soluciones tecnológicas permitiría facilitar al ciudadano el acceso eficaz y eficiente a las infraestructuras.

ENMIENDA NÚM. 524

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 42.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 343

Texto que se propone:

«Artículo 42. Régimen de prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad.

[...]

Asimismo, las administraciones podrán promover soluciones innovadoras de movilidad con el fin de hacer un uso eficiente de los recursos, **servicios de transporte público a la demanda en el marco de un contrato de servicio público y servicios de movilidad colaborativa mediante subvenciones o ayudas públicas.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Con el fin de favorecer la movilidad, se propone que las administraciones promuevan servicios de transporte público a la demanda en el marco de un contrato de servicio público.

Con este mismo fin, se propone que las administraciones fomenten servicios de movilidad colaborativa mediante subvenciones o ayudas públicas.

El gran reto para el funcionamiento sostenible del modelo de coche compartido/carpooling radica en que los usuarios del vehículo privado perciban de forma tangible el beneficio asociado a compartir su trayecto con otros usuarios, en términos de ahorro de costes. Para promover el cambio conductual de los usuarios, especialmente en distancias cortas, es imprescindible contar con el apoyo y la colaboración de las administraciones públicas en materia de financiación.

Los trayectos de commuting diario suponen un volumen de tráfico muy relevante en las ciudades y, por tanto, una oportunidad potencial para impulsar el uso del coche compartido, con la consiguiente reducción de emisiones y alivio de la densidad y la congestión circulatoria. En España circulan cada día 11 millones de automóviles que van y vuelven del trabajo sólo con el conductor y sin ningún pasajero. Llevar los asientos vacíos supone más contaminación, atascos, y compartir coche gracias al carpooling supondría un ahorro de entre 1.000 o 2.000 euros al año por cada coche.

Es muy importante lograr cambiar hábitos y asentar rutinas de uso de esta nueva alternativa de movilidad diaria. El transporte público, desde el tren al autobús, no puede llegar todas las pequeñas localidades y, cuando lo hace, no siempre puede ser de manera directa y eficiente. El carpooling permite esta conexión directa y eficiente gracias al uso colaborativo de vehículos con asientos vacíos que hacen la misma ruta, o que comparten parte del trayecto. El objetivo es que el conductor publique sus asientos vacíos gracias a la compensación de sus gastos y que el viaje sea más barato, o incluso gratuito, para los usuarios, incentivando con ello el que dejen sus vehículos privados en casa optimizando la ocupación de los vehículos en carretera. Por ello, hay que crear el marco adecuado para impulsar medidas concretas para que otras formas de movilidad con potencial para conectar pequeñas localidades, como la movilidad colaborativa, puedan recibir apoyo tras la aprobación de la Ley.

La actividad de fomento de las Administraciones públicas (Estado y comunidades autónomas) no debe ceñirse a los servicios de movilidad que son prestados directa o indirectamente por tales Administraciones públicas. Debe preverse también la posibilidad de fomentar otros servicios de movilidad sostenible en los que no interviene la Administración (por ejemplo, los servicios de movilidad colaborativa).

ENMIENDA NÚM. 525

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 45.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 344

Texto que se propone:

«Artículo 45. Principios aplicables a las Obligaciones de Servicio Público y a los Contratos de Servicio Público.

En el ámbito de los servicios de transporte de competencia estatal, las obligaciones de servicio público y los contratos de servicio público deberán responder a los siguientes principios específicos:

- a) Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.
- b) Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.
- c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Deberá tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- d) Cohesión social y territorial. **Deberán considerarse las particularidades de cada territorio y criterios poblacionales para garantizar una toma de decisiones lo más fiel posible a la realidad.**
- e) Transparencia, objetividad y no discriminación.
- f) Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.
- g) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- h) Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.
- i) **Criterios climáticos y ambientales. Se considerará la alternativa menos dañina para el medio ambiente y el clima de acuerdo a las emisiones de gases de efecto invernadero que se generen y a su impacto.**
- j) **Proteger aquellos servicios de rutas locales y regionales que, sin ser financieramente sostenibles bajo en régimen de mercado, sean de especial interés para vertebrar el territorio y mitigar los efectos de la despoblación.»**

JUSTIFICACIÓN

Se propone añadir dos principios aplicables a las Obligaciones de Servicio Público y a los Contratos de Servicio Público para que se tenga en cuenta los criterios climáticos y ambientales así como favorecer la movilidad de las zonas con baja densidad de habitantes.

ENMIENDA NÚM. 526

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 345

Texto que se propone:

«Artículo 46. Establecimiento de obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial, antes del establecimiento de una obligación de servicio público respecto de servicios de transporte de competencia estatal, será necesaria la elaboración de una «Propuesta de Establecimiento de Obligación de Servicio Público» que en todo caso deberá recoger los siguientes aspectos:

a) Descripción de la propuesta, **incluida la relación de tráfico que se atenderán en exclusiva**, y justificación de que los mismos objetivos de movilidad sostenible no pueden alcanzarse de manera más eficiente por otros modos de transporte o por otros modos de intervención transporte o por otros modos de intervención.

b) Descripción de los servicios ofrecidos por los modos de transporte alternativos. Datos socioeconómicos del ámbito territorial en el que se proponen las obligaciones de servicio público.

c) Estudio de demanda: número de personas usuarias previstas al año. Estimación del porcentaje de personas usuarias que abandonarían el vehículo privado y de la sustitución y complementariedad con otros modos de transporte.

d) Coste estimado de la compensación a establecer por la administración, **que en todo caso debe ser suficiente, adecuada y determinada en los Pliegos y en la consignación presupuestaria correspondiente**.

e) Memoria sobre el cumplimiento de las condiciones definidas por el Acuerdo del Consejo de Ministros a que se refiere el punto 3.

f) Análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta, incluyendo tanto los costes e ingresos internos del proyecto, como el beneficio neto económico, social y medioambiental.

[...]

JUSTIFICACIÓN

La propuesta de obligaciones de servicio público (OSP) debe reconocer expresamente los tráfico que se operarán en exclusiva. La compensación por las OSP debe ser siempre suficiente y adecuada y gozar del necesario reconocimiento en los pliegos rectores de cada proceso de licitación.

ENMIENDA NÚM. 527

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46.

Texto que se propone:

«Artículo 46. Establecimiento de obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial, antes del establecimiento de una obligación de servicio público respecto de servicios de transporte de competencia estatal, será necesaria la elaboración de una «Propuesta de Establecimiento de Obligación de Servicio Público» que en todo caso deberá recoger los siguientes aspectos:

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 346

c) Estudio de demanda: número de personas usuarias previstas al año. Estimación del porcentaje de personas usuarias que abandonarían el ~~privado~~ **particular** y de la sustitución y complementariedad con otros modos de transporte.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Proponemos esta mejora técnica para evitar confusión. A lo largo del texto se menciona el vehículo privado en tres ocasiones cuando, en realidad, se quiere hacer referencia al vehículo particular, al que es propiedad de un individuo.

Debemos recordar que los vehículos de movilidad compartida también son vehículos privados como también pueden ser algunos destinados al transporte público.

Por tanto, consideramos necesaria esta modificación.

ENMIENDA NÚM. 528

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 47.

Texto que se propone:

«Artículo 47. Corresponsabilidad en la financiación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

1. Las obligaciones de servicio público, salvo que en su declaración se determine otra cosa, serán objeto de financiación en todo caso por la administración proponente, **sin perjuicio de puedan establecerse regímenes de financiación complementarios o compartidos con otras administraciones.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Para favorecer la movilidad, se propone que en la financiación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal puedan establecerse regímenes de financiación complementarios o compartidos con otras administraciones.

ENMIENDA NÚM. 529

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 347

Texto que se propone:

«Artículo 43 bis. Servicios de movilidad de conexión con el transporte terrestre por carretera.

1. Las Entidades locales y las Comunidades Autónomas podrán promover servicios de movilidad de conexión a otras líneas regulares de autobús preexistentes, entre los municipios que no dispongan de parada en la citada línea regular y las paradas más próximas de localidades atendidas por las líneas regulares, con horarios coordinados con los de las líneas regulares, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esta relación.

2. Asimismo, los operadores de líneas de transporte regular de personas en autobús u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes conjuntos que tengan una etapa en una línea de transporte regular ya existente y otra etapa en transporte discrecional, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone la redacción de un nuevo artículo 43 bis, de tal forma que el mismo derecho que se pretende reconocer para promover la intermodalidad del ferrocarril en el artículo 43, en cuanto a establecimiento de tráficos adyacentes o complementarios por carretera para atender nuevas localidades que se comercialicen con un billete único, se reconozca también en promoción de la movilidad con líneas regulares de transporte de viajeros preexistentes, que puedan combinarse de la misma forma con tráficos adyacentes o complementarios para atender nuevas localidades. Respetando siempre, en ambos supuestos, que no existan servicios regulares preexistentes.

En el caso de que exista un contrato de concesión de transporte regular por carretera en vigor, se solicita suprimir el procedimiento propuesto para establecer los servicios, al ser contrario al régimen de exclusividad de tráficos que contempla la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), más si cabe cuando la propia LOTT en su artículo 75.3 define ya un procedimiento para modificar los contratos preexistentes a efectos de adecuar la prestación del servicio a los cambios sobrevenidos en las circunstancias que se tuvieron en cuenta en el momento de su adjudicación. El artículo 75.3 de la LOTT está recogido, además, en el artículo 92.2 del Reglamento que desarrolla la ley (ROTT).

ENMIENDA NÚM. 530

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49.

Texto que se propone:

«Artículo 49. Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.

[...]

5. Cuando una comunidad autónoma o entidad local proponga que un servicio de competencia estatal tenga un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos, deberá establecer un mecanismo de compensación al operador. **En estos casos, la administración proponente podrá transferir fondos a la otorgante para que esta pueda financiar los nuevos servicios, paradas y/o frecuencias mediante modificación del contrato o, en virtud del principio de corresponsabilidad financiera, la administración proponente podrá abonarlos directamente**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 348

al contratista mediante una adjudicación directa de esos nuevos servicios, paradas y/o frecuencias. Se aplicarán, en cualquier caso, las facultades de tramitación y, en su caso, de resolución, establecidas en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

El apartado 5 del proyecto de ley prevé financiación de modificaciones de paradas, frecuencias y servicios acordados o propuestos por administraciones públicas distintas de la otorgante de la concesión, pero no existe regulación para estas situaciones por lo que se propone que se recoja cómo se contempla eso.

ENMIENDA NÚM. 531

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

«Artículo 50 bis. Medidas de maximización del uso de las plazas de autocares.

Se autoriza que, en aquellos servicios discrecionales contratados para el transporte de grupos, las plazas autorizadas sobrantes puedan ser comercializadas por el transportista separadamente, con objeto de maximizar el aprovechamiento del vehículo, de reducir la contaminación y de garantizar el mayor grado de seguridad vial, siempre y cuando no suponga más del 15 por ciento del total de las plazas.»

JUSTIFICACIÓN

Permitir la comercialización separada de las plazas vacantes en servicios discrecionales.

De este modo, en el transporte de viajeros por carretera, se fomenta el ahorro energético, la reducción de la contaminación y la garantía de seguridad en el mismo, facilitando la reducción del número de vehículos de transporte de viajeros en circulación y optimizando su uso.

ENMIENDA NÚM. 532

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 349

Texto que se propone:

«Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, la decisión de acometer la ejecución de inversiones con participación de financiación pública en infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, en la Red Ferroviaria de Interés General, en los aeropuertos de interés general, **en la infraestructura de recarga y repostaje** y en los puertos de interés general cuando estas inversiones son financiadas por las autoridades portuarias, estará sometida al resultado de una evaluación ex ante de sus efectos, que se llevará a cabo en dos etapas:

[...]»

JUSTIFICACIÓN

En este apartado, ha de tenerse en cuenta también la infraestructura de recarga y repostaje.

ENMIENDA NÚM. 533

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

«TÍTULO IV

Artículo 55 bis. Financiación suficiente para garantizar la sostenibilidad del transporte urbano colectivo.

El transporte urbano colectivo como servicio público esencial para garantizar la movilidad de las personas y el ejercicio de sus derechos fundamentales contará con una financiación suficiente para garantizar su sostenibilidad y el adecuado cumplimiento de sus objetivos. La responsabilidad sobre la financiación del transporte urbano colectivo corresponde a la Administración General del Estado, a las Comunidades Autónomas y a las Entidades Locales en cuyo ámbito territorial se presta el servicio.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone que la LMS avance en una mayor integración y coordinación territorial del modelo de financiación, estableciéndose obligaciones concretas a las CC.AA.

A tal efecto se propone incorporar un artículo inicial en este Título IV (previo al actual art. 56) en el que se establezca explícitamente el principio de corresponsabilidad del Estado, de las CC.AA. y de las EE.LL. en la financiación del TUC.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 350

ENMIENDA NÚM. 534

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56.

Texto que se propone:

«Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano **e interurbano**.

1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), participará en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, en la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano **e interurbano** de viajeros reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan en el ámbito urbano **e interurbano**, siempre que su gestión esté atribuida a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías.

3. La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se realizará a través de subvenciones que se regirán por lo previsto en esta ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana **e interurbana** con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, **aparcamientos disuasorios para el transporte privado, infraestructuras de recarga eléctrica y repostaje de combustibles alternativos de acceso público**, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Se considera necesario ampliar el alcance del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible al ámbito interurbano pues, sin duda, la conexión entre sí de distintos núcleos urbanos requiere una atención especial para conseguir el objetivo de favorecer un público de viajeros sostenible.

Sobre esta base, la intermodalidad del transporte público de viajeros debe entenderse con respecto a cualquier modo, incluidos los automóviles, aspecto por el cual se incluye la posibilidad de que el Fondo pueda financiar aparcamientos disuasorios o infraestructuras de recarga eléctrica y repostaje de combustibles alternativos de acceso público. Facilitar la conectividad del transporte privado con el transporte público está demostrado que disuade de una mayor utilización del vehículo privado en zonas urbanas y permite la conexión de los ciudadanos de la periferia con las zonas urbanas. Difícilmente muchos de estos recorridos pueden realizarse en bicicleta o patinete eléctrico.

Si, además, se proporcionan herramientas para impulsar la habilitación de plazas de aparcamiento con infraestructuras de recarga eléctrica y repostaje de combustibles alternativos de acceso público estaremos favoreciendo una movilidad multimodal sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 351

ENMIENDA NÚM. 535

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56.

Texto que se propone:

«Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano **e interurbano.**

[...]

5. Adicionalmente, este fondo financiará el sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad deficitarios, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone añadir un nuevo apartado 5 con esta redacción, que además va en línea con lo dispuesto en el artículo 58.c. Con ello se pretende garantizar que la Ley dé cobertura integral a todas las necesidades de movilidad sostenible, no sólo en ámbitos urbanos y metropolitanos. Atendiendo además a las necesidades de conectividad de territorios como las zonas rurales o la denominada España Vacía, que presenta graves carencias de movilidad interurbana en transporte público.

ENMIENDA NÚM. 536

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56.

Texto que se propone:

«Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano.

1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), participará en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, en la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano de viajeros reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

A efectos de financiación, también se entenderán incluidos en el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad sostenible el servicio público del transporte público colectivo de carácter metropolitano gestionado por entidades locales supramunicipales, consorcios o entidades autonómicas.

[...]

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles, y tranvías, **teleféricos y funiculares** que

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 352

operan en el ámbito urbano o **metropolitano** en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Respecto del apartado 1 del artículo 56 se propone una modificación a causa de la necesidad de prever expresamente, a efectos de mayor seguridad jurídica e interpretativa, la inclusión de los servicios de transporte colectivo de carácter metropolitano gestionado por entidades locales supramunicipales, consorcios o entidades autonómicas, como por ejemplo, el caso del Área Metropolitana de Barcelona y su atribución legal según lo establecido en la Ley 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona.

Asimismo, sería necesario la inclusión en esta ley del servicio de teleférico y de funicular como servicio de transporte público por cable que también presta servicios públicos de transporte del mismo modo que el servicio de bus, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías.

ENMIENDA NÚM. 537

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 57.

Texto que se propone:

«Artículo 57. Creación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FESMO-FCPJ).

[...]

5. Los Presupuestos Generales del Estado fijarán el importe inicial del FESMOFCPJ tras una evaluación objetiva de las necesidades reales de financiación del sistema que habrá de aprobar una Comisión Mixta paritaria de representantes institucionales de la Administración General del Estado, de las CC.AA. y de las Entidades Locales. La Comisión Mixta estará asesorada por un Comité Técnico de expertos independientes en movilidad urbana, en cuya designación participarán también las organizaciones empresariales más representativas del sector.

6. El importe de la aportación inicial para el FESMO-FCPJ se incrementará anualmente en los Presupuestos Generales del Estado en cuantía suficiente para atender las responsabilidades del Estado en materia de financiación del servicio público del transporte urbano colectivo.

7. El incremento de la dotación presupuestaria anual del FESMOFCPJ se calculará tomando como referencia las siguientes variables:

a. El crecimiento del Producto Interior Bruto a medio plazo estimado por el Ministerio competente para la determinación n de la regla de gasto,

b. El aumento global de la población destinataria del servicio público de transporte urbano colectivo, c. El incremento de las exigencias de calidad y ambientales del servicio de transporte urbano colectivo y el aumento de los costes operativos necesarios para su adecuada prestación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 353

8. En todo caso, el incremento mínimo anual de la dotación del FESMO-FCPJ no podrá ser inferior al crecimiento porcentual del PIB en el ejercicio precedente, una vez neutralizado el efecto de la inflación.

9. Las Comunidades Autónomas habrán de contribuir a la financiación del transporte colectivo urbano mediante la aportación a los Municipios de su territorio o, en su caso, a las entidades supramunicipales titulares del servicio público de unos recursos económicos al menos equivalentes a la aportación estatal.»

JUSTIFICACIÓN

La creación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) debe garantizar la adecuada dotación del mismo de forma anual, atendiendo a la cambiante situación socio-económica en la que el sector en su conjunto realiza sus actividades de servicio público en todo el territorio español. En este sentido, los Presupuestos Generales del Estado constituyen la herramienta más adecuada para este contexto variable interanualmente.

ENMIENDA NÚM. 538

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 57.

Texto que se propone:

«Artículo 57. Creación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ).

[...]

2. El FECMO-FCPJ estará adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Este departamento ministerial publicará anualmente la relación de acciones financiadas con cargo al mismo **y que en todo caso deberá suponer un nivel de aportación mínima del 20% de las necesidades globales del sistema de transporte público.**

[...]

5. **Con el fin de dotar de más recursos a la financiación del transporte público objeto de la presente ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el ámbito de sus competencias, planteará los proyectos legislativos pertinentes para el establecimiento progresivo de nuevos tributos propios para la financiación del sistema de transporte público, teniendo en consideración los beneficios y efectos externos derivados de dicho sistema, pudiendo establecerse recargos, o aumentar los tipos impositivos o las cuotas, sobre los tributos ya existentes cuya recaudación debe destinarse a la financiación del transporte público, en el marco de la legislación general tributaria y la legislación sobre finanzas públicas.»**

JUSTIFICACIÓN

Modificación del artículo 57.2 con el objeto de prever expresamente que estos Fondos fijen un nivel de aportación mínima por parte de la administración estatal competente para garantizar, al total del sistema

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 354

de transporte público, un límite de ayuda mínimo necesario para el sostenimiento del mismo transporte público objeto de subvención.

Modificación del artículo 57.5 para la adición de un nuevo apartado que prevea la posibilidad de creación de nuevas figuras impositivas o adaptación de las ya existentes (Redacción similar a la prevista en la Ley 21/2015, de financiación del sistema de transporte público de Catalunya).

ENMIENDA NÚM. 539

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 58.

Texto que se propone:

«Artículo 58. Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ).

1. El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a los siguientes fines, de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad:

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos ~~urbanos~~ de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda. **La financiación deberá ser suficiente para la prestación de un servicio de calidad y que sea sostenible social, económica y medioambientalmente, con niveles de servicio homogéneos en todos los territorios asegurando así la unidad de mercado.**

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones de concesión directa, a las que se accederá mediante una convocatoria de concurrencia no competitiva.

[....]»

JUSTIFICACIÓN

La incorporación de este añadido es necesaria para cumplir el objetivo que persiguen los servicios públicos de transporte y los fines que persigue el proyecto de crear un Sistema Nacional de Movilidad.

ENMIENDA NÚM. 540

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 58.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 355

Texto que se propone:

«Artículo 58. Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ).

1. El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a los siguientes fines, de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad:

[...]

c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire, protección social o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

Entre éstos, se encontrarán proyectos de inversión ligados con el desarrollo de una red pública de infraestructura de recarga, tanto en el ámbito urbano como interurbano, así como los planes para la descarbonización en la distribución urbana de mercancías y movilidad de personas.

d) Financiar proyectos de inversión destinados a la distribución de mercancías, orientados a la mejora, sostenibilidad y digitalización del transporte de mercancías previamente establecidas en las bases reguladoras de las subvenciones que los instrumenten.

e) Introducir incentivos para la modernización del parque de vehículos de movilidad urbana e interurbana de mercancías.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Los recursos del Fondo Estatal para el Sostenimiento de la Movilidad (FESMO-FCPJ) también tendrían que hacer referencia a proyectos de inversión destinados a la distribución de mercancías, así como a la modernización del parque de vehículos de movilidad urbana e interurbana.

ENMIENDA NÚM. 541

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 58.

Texto que se propone:

«Artículo 58. Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ).

1. El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a los siguientes fines, de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad:

[...]

b) Financiar proyectos de inversión orientados a la mejora, sostenibilidad, digitalización y accesibilidad universal de la movilidad urbana en los términos que se establezcan en las bases reguladoras de las subvenciones que los instrumenten.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 356

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones en régimen de concurrencia competitiva.

Entre los proyectos de inversión se encontrarán los ligados con el desarrollo de una red pública de infraestructura de recarga y repostaje tanto en el ámbito urbano como interurbano.

[...]

e) Financiar medidas encaminadas a la mejora del transporte inteligente y cooperativo, la comunicación entre los vehículos y la infraestructura, el despliegue de la tecnología de comunicación de corto y largo alcance 5G de los vehículos, así como la armonización de la normativa de tráfico y señalización.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Creemos que es necesario incluir subvenciones destinadas a los siguientes aspectos:

— Proyectos de inversión ligados con el desarrollo de una red pública de infraestructura de recarga y repostaje, tanto en el ámbito urbano como interurbano. En España hay un escaso desarrollo de esta red de infraestructura y nos estamos alejando de la evolución de los países europeos. Sin la infraestructura de recarga para energías alternativas no es posible la descarbonización del parque.

— El transporte inteligente y cooperativo, especialmente en lo que respecta a la comunicación del vehículo V2V y V2I/I2V/V2X/X2V, redes 5G de bajas latencias, mapas dinámicos de alta definición, así como la armonización de la normativa del tráfico (señalización, uso eficiente de los sistemas automatizados...).

ENMIENDA NÚM. 542

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 59.

Texto que se propone:

«Artículo 59. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse.

1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano de viajeros:

a) Los municipios que cumplan alguna de las siguientes condiciones:

1.º Tener más de 50.000 habitantes de derecho, según el Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno.

2.º Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno, en los que concurren simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a 36.000 en la fecha señalada.»

3.º Los municipios que, aun no reuniendo alguna de las condiciones recogidas en los apartados (1.º) y (2.º) anteriores, sean capitales de provincia o capitales de comunidad autónoma **o estén integrados dentro de un sistema de transporte público colectivo urbano de viajeros.**

4.º Reglamentariamente se podrán establecer las condiciones en las que los municipios no incluidos en los apartados anteriores y que presten un servicio público colectivo de transporte urbano pudieran ser beneficiarios de estas subvenciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 357

b) Las autoridades de transporte metropolitano que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación, tengan atribuida la gestión de los servicios públicos recogidos en el artículo 56 siempre que la población sobre la que se prestan estos servicios públicos supere los 50.000 habitantes **y en los términos previstos en el apartado 1.a).**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Respecto del apartado 1.a.3) del artículo 59 se propone una adición en su redactado a causa de la existencia de sistemas integrados de transporte público colectivo urbano de viajeros en poblaciones pequeñas con un volumen de habitantes no previsto en las condiciones de los municipios del artículo 57.1.a, pero que operan dentro de un sistema integrado de transporte público colectivo urbano de viajeros. Por lo que se considera adecuado su previsión para mayor seguridad jurídica en la redacción del texto.

Respecto del apartado 1.b) del artículo 59 se propone una adición en su redactado añadiendo la relación de las condiciones del apartado 59.1.a) respecto del volumen de habitantes, otorgando así mayor seguridad jurídica en la redacción del texto.

ENMIENDA NÚM. 543

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 59.

Texto que se propone:

«Artículo 59. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse.

1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano de viajeros:

a) Los municipios que cumplan alguna de las siguientes condiciones:

1.º Tener más de 50.000 habitantes de derecho, según el Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno.

2.º Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno, en los que concurren simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a ~~36.000~~ **25.000** en la fecha señalada.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

A los efectos de facilitar que los municipios con más de 20.000 y menos de 50.000 puedan acceder a los recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 358

ENMIENDA NÚM. 544

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 59.

Texto que se propone:

«Artículo 59. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse.

1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano de viajeros:

[...]

b) Las autoridades de transporte metropolitano que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación, tengan atribuida la gestión de los servicios públicos o **de sistemas tarifarios integrados de dichos servicios públicos** recogidos en el artículo 56 siempre que la población sobre la que se prestan estos servicios públicos supere los 50.000 habitantes.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Modificación del artículo 59.1.b) para la inclusión expresa, dentro del concepto de beneficiario, el de las entidades de gestión de sistemas tarifarios integrados, como es el caso de la ATM de Barcelona.

ENMIENDA NÚM. 545

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60.

Texto que se propone:

«Artículo 60. Procedimiento para la determinación de la cuantía de las subvenciones para la financiación de costes operativos.

1. Las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano de viajeros, se otorgarán por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para un periodo mínimo de tres años, con liquidaciones anuales **al inicio de cada ejercicio, a regularizar a año vencido**, de acuerdo con lo establecido en esta ley y en las bases reguladoras de estas subvenciones.

2. Serán beneficiarias las entidades que reúnan los requisitos previstos en el artículo 59 y que así lo soliciten.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 359

3. Reglamentariamente o mediante **Resolución del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**, se establecerá la metodología de cálculo de la subvención total neta a percibir por cada beneficiario durante el periodo al que se refiere el apartado 1, y se concretarán los criterios de asignación a partir de los siguientes conceptos:

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Respecto del apartado 1 del artículo 60 se propone una modificación en su redactado para prever la liquidación de las subvenciones a inicio de cada ejercicio y no a año vencido, dada las necesidades de financiación de un sistema deficitario como el sistema de transporte público que requieren de financiación adecuada al inicio de cada período presupuestario.

Respecto del apartado 3 del artículo 60 se propone una modificación en su redactado para prever la posibilidad que mediante resolución del Ministerio competente se establezca o modifique la metodología de cálculo de estos fondos sin necesidad de incoar un sistema de aprobación reglamentario que podría no resultar ágil para su procedimentalización o modificación/actualización.

ENMIENDA NÚM. 546

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60.

Texto que se propone:

«Artículo 60. Procedimiento para la determinación de la cuantía de las subvenciones para la financiación de costes operativos.

1. Las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano de viajeros, se otorgarán por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para un periodo mínimo de tres años, con liquidaciones anuales **al inicio de cada ejercicio por cuantía inicial mínima del 80 % del importe de subvención otorgada en el ejercicio anterior y a regularizar a año vencido**, de acuerdo con lo establecido en esta ley y en las bases reguladoras de estas subvenciones. **Excepcionalmente se prevé la posibilidad de otorgar anticipos para costes operativos y proyectos de inversión de carácter anual para aquellas administraciones beneficiarias con operadores prestatarios del servicio de transporte público que, por causas sobrevenidas y ajenas a dichos operadores, se encuentren en situación de desfase de tesorería entre sus necesidades y las aportaciones a realizar por las administraciones competentes.**

2. Serán beneficiarias las entidades que reúnan los requisitos previstos en el artículo 59 y que así lo soliciten.

3. Reglamentariamente o mediante **Resolución del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**, se establecerá la metodología de cálculo de la subvención total neta a percibir por cada beneficiario durante el periodo al que se refiere el apartado 1, y se concretarán los criterios de asignación a partir de los siguientes conceptos:

a) Parámetro de referencia para el cálculo de la subvención (PR). Este parámetro de referencia podrá ser distinto para los distintos modos de transporte y elegirse entre vehículos-km producidos, viajeros-km, número de personas totales, u otro similar **que represente, en cualquier caso, el nivel de demanda de transporte efectivamente prestado.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

b) Importe de referencia (IR) correspondiente a cada parámetro de referencia, que será el importe en euros de subvención por unidad de parámetro de referencia. El importe de referencia podrá establecerse diferenciando por modos o tecnologías de transporte como autobuses, metros o tranvías, o segmentando los municipios por grupos atendiendo a su población u otras características básicas, o para atender situaciones especiales debidamente justificadas.

c) Coeficientes correctores territoriales (CCT), que serán los indicadores de ajuste del importe de referencia correspondiente a cada parámetro de referencia, cuando sea necesario tener en cuenta condiciones de tipo territorial, de población o **medioambiental** que puedan tener incidencia en los costes operativos del transporte o en la generación de ingresos tarifarios y comerciales en condiciones eficientes, como pueden ser, entre otros:

- 1.º La población total receptora del servicio.
- 2.º La concentración o densidad de la población o el número de núcleos asistidos.
- 3.º El total de kilómetros lineales de la oferta de transporte en relación con la población.
- 4.º Otras condiciones relevantes como la cobertura geográfica, su extensión, la orografía o

niveles de contaminación. Se considerará asimismo la facilidad de acceso a servicios públicos educativos, de formación y sanitarios.

d) Factor de equidad (FE): indicador que tenga en cuenta la capacidad de la entidad beneficiaria para financiar un transporte público colectivo urbano de viajeros de calidad con sus propios recursos. Este factor corrector en ningún caso será inferior a 0,8 ni superior a 1,2.

e) Penalidades e incentivos, que se establecerán en la resolución de otorgamiento de la subvención para incentivar la mejora continua de la calidad del servicio, el comportamiento ambiental **en materia de emisiones y de calidad del aire**, la eficiencia en la prestación y la adaptación tecnológica, **así como el volumen de implantación de flotas de autobuses de emisión cero, eléctricos o de hidrógeno**. Estos indicadores podrán exigir unos niveles mínimos de regularidad, ocupación máxima y mínima en los vehículos, cumplimiento de la oferta programada, así como otros posibles aspectos de calidad del servicio.»

JUSTIFICACIÓN

Modificación respecto del apartado 1 del artículo 60 con tal de prever la liquidación de las subvenciones a inicio de cada ejercicio por cuantía inicial mínima del 80 % del importe de subvención otorgado en el ejercicio anterior y a regularizar a año vencido, dada las necesidades de financiación de un sistema deficitario como el sistema de transporte público que requieren de financiación adecuada al inicio de cada período presupuestario, así como la posibilidad de anticipos en el caso de sistemas de transporte u operadores para los que la financiación trianual y con liquidación a año vencido pudiera provocar desfases de tesorería.

Modificación respecto del apartado 3 del artículo 60 con tal de prever la posibilidad que mediante resolución del Ministerio competente se establezca o modifique la metodología de cálculo de estos fondos sin necesidad de incoar un sistema de aprobación reglamentario que podría no resultar ágil para su tramitación o modificación/actualización.

Modificación respecto del apartado 3.a) del artículo 60 con tal de priorizar —dentro del parámetro de referencia para el cálculo de la subvención— el nivel de demanda de transporte efectivamente prestado.

Modificación respecto del apartado 3.c) del artículo 60 con tal de prever —como coeficiente de corrección territorial— los niveles medioambientales o de contaminación.

Modificación respecto del apartado 3.e) del artículo 60 con tal de prever —como incentivos de comportamiento medioambiental— los relativos a las emisiones y a la calidad del aire, así como el volumen de implantación de flotas de autobuses de emisión cero, eléctricos o de hidrógeno.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 361

ENMIENDA NÚM. 547

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 61.

Texto que se propone:

«Artículo 61. Límites cuantitativos de las subvenciones para la financiación de los costes operativos.

1. Las subvenciones estatales para la financiación de los costes operativos del servicio de transporte público colectivo urbano de viajeros no podrán superar la cuarta parte de su importe total, según se establezca en las bases reguladoras ni podrán ser mayores que el déficit de explotación de los servicios subvencionados, **aunque en todo caso deberá suponer un nivel de aportación mínima del 20% de las necesidades globales del sistema de transporte público.**

2. Al menos el 75% de los costes operativos del servicio público de transporte público colectivo urbano de viajeros, por lo tanto, habrá de sufragarse necesariamente con cargo a las tarifas abonadas por las personas usuarias, otros ingresos comerciales o a las aportaciones de otras administraciones. Los ingresos procedentes de las tarifas abonadas por las personas usuarias deberán cubrir como mínimo el **30%** de los costes operativos. Este requisito se aplicará globalmente al conjunto de ingresos, pudiendo existir tarifas sociales por las que determinados grupos de personas usuarias abonar tarifas inferiores o servicios específicos en los que la cobertura por ingresos procedentes de tarifas resulte inferior a este ~~25%~~ **30%.**»

JUSTIFICACIÓN

Modificación del artículo 61.2 con tal de prever nuevamente que estos Fondos fijen un nivel de aportación mínima por parte de la administración estatal competente para garantizar, al total del sistema de transporte público, un límite de ayuda mínimo necesario para el sostenimiento del mismo transporte público objeto de subvención, así como aumentar el límite mínimo de aportación tarifaria y fomentar así la sostenibilidad económica de la red de transporte público.

ENMIENDA NÚM. 548

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 62.

Texto que se propone:

«Artículo 62. Subvenciones para proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana.

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá aprobar periódicamente, **con carácter semestral o anual**, con cargo al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ), convocatorias de subvenciones para la financiación de proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana con criterios de concurrencia competitiva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 362

2. Mediante Orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se aprobarán las bases reguladoras de estas subvenciones, que tendrán en cuenta los principios y objetivos de esta ley. Las ayudas se tramitarán por el procedimiento ordinario establecido en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.»

JUSTIFICACIÓN

Modificación del artículo 62.1 con tal de prever un período mínimo de aprobación de convocatorias, con carácter semestral o anual, para proyectos de inversión que garanticen una previsión o una referencia temporal mínima de posibles ayudas estatales al respecto.

ENMIENDA NÚM. 549

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

«Artículo 62 bis. Financiación para la descarbonización de la movilidad no incluida en el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible.

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, habilitará anualmente una partida de los Presupuestos Generales del Estado para el fomento de la movilidad sostenible, exceptuando la movilidad en el ámbito urbano e interurbano ya recogido en el artículo 56 de esta ley.

2. Esta partida estará destinada a fomentar proyectos de inversión ligados con el desarrollo de una red de infraestructura de recarga de acceso público, priorizando la interurbana en las zonas menos estratégicas, así como los relativos a la renovación de flotas de transporte de mercancías y viajeros con el objeto de su descarbonización.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones en régimen de concurrencia competitiva y por subvención directa.»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario introducir una fuente de financiación también para la descarbonización de aquella movilidad no incluida en el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO). Este fondo, está previsto exclusivamente para la financiación de los servicios de transporte colectivo urbano de viajeros (Ver justificación en enmienda n.º 11 donde se solicita ampliar el alcance del Fondo al ámbito interurbano).

Con la redacción actual de la ley, quedan fuera de este ámbito, el transporte privado de mercancías y de viajeros, tanto en su entorno urbano como interurbano.

Por ello, proponemos la introducción de un nuevo artículo para que también este tipo de movilidad se tenga en consideración, teniendo en cuenta, además, que está muy presionada por una transición obligatoria hacia la neutralidad climática.

El parque de vehículos para el transporte de mercancías y de viajeros debe renovarse con tecnologías de cero y bajas emisiones, con costes totales de operación (TCO) cuestionable respecto a sus alternativas tradicionales. Si queremos un parque descarbonizado necesitamos apoyarlo de forma continuada en los próximos años, con planes de incentivo a la renovación que permitan alcanzar TCOs competitivos.

Asimismo, este Fondo debería servir para ayudar a financiar la instalación de puntos de recarga de acceso público en cantidad, calidad y capilaridad suficiente en todo el territorio nacional.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 363

De no ser así, nos encontraremos en la situación actual donde los aproximadamente 18.128 puntos de recarga de acceso público disponibles no son suficientes en cantidad pero tampoco en calidad (el 79% de los puntos de recarga son de baja potencia y nos llevan a recargas con tiempos superiores a tres horas) y capilaridad (en los principales corredores se aprecian hasta 40 zonas donde hay más de 100 km sin ningún punto de recarga de acceso público, de al menos 250 kW, potencia en la que empiezan a cargar los vehículos pesados). El despliegue avanzará en aquellas zonas estratégicas donde el retorno de la inversión sea más claro. Pero esta evolución no se dará en zonas con menos densidad de tráfico habitual (no así en momento pico, como operaciones salida o similares) y donde la inversión no es rentable: las «zonas sombra». Por ello, se propone que este Fondo pueda servir para el desarrollo de un instrumento específico para garantizar el despliegue de recarga de acceso público interurbana en las zonas menos estratégicas (zonas sombra) pero, sin embargo, necesarias para garantizar la capilaridad y posicionar al vehículo eléctrico como vehículo de «todo uso». Este plan, por su especificidad, debería establecer condiciones de ayudas más ventajosas en términos de intensidad y límite de ayudas que las del actual MOVES III, yendo a los máximos permitidos en el marco de ayudas europeas o incluso pudiéndose analizar algún modelo que permita establecer condiciones más flexibles (p.e. modelo de ayudas que garanticen el retorno, como el de las renovables o siguiendo el nuevo plan alemán). Además, ayudaría a vertebrar el territorio y, también, planificar mínimamente los despliegues con una visión única de país.

En conclusión, es necesario prever la posibilidad de destinar recursos en los Presupuestos Generales del Estado tanto para subvencionar el cambio de vehículo hacia aquellas alternativas disponibles más favorables en términos de emisiones, como de sus infraestructuras de recarga de acceso público.

ENMIENDA NÚM. 550

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 69.

Texto que se propone:

«Artículo 69. Protocolo de pruebas.

[...]

4. En el protocolo se establecerán todas las cautelas necesarias para garantizar en cada prueba un sistema específico de protección de los participantes que sea proporcionado al nivel de riesgo del proyecto, conforme a los objetivos establecidos en la legislación vigente en materia de protección de datos y protección de las personas usuarias de servicios de transporte. A tal efecto, el régimen de garantías podría incluir un seguro de responsabilidad civil, aval bancario, seguro de caución u otra equivalente, adecuada a la naturaleza del proyecto, de acuerdo con lo previsto en la sección 2.ª del presente capítulo.

Asimismo, se establecerán cuantas cautelas sean necesarias para garantizar que la realización de las pruebas no afecte a la estabilidad y normal funcionamiento del sistema de transportes, a **servicios regulares ya establecidos** o a terceros no participantes en las pruebas.

Por otro lado, quedarán identificados los elementos que, por ser parte de información confidencial, no deban ser objeto de publicación.

[...]»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 364

JUSTIFICACIÓN

Solicitamos que la Ley asegure que la realización de pruebas no tenga afección negativa a servicios de transporte ya establecidos. Para ello sugerimos modificar la redacción del artículo, incluyendo este supuesto concreto.

ENMIENDA NÚM. 551

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 73.

Texto que se propone:

«Artículo 73. Responsabilidad.

[...]

3. Los daños ocasionados a terceros ajenos al espacio controlado de pruebas serán indemnizados con arreglo al régimen previsto en el protocolo.

En caso de daños a terceros no cubiertos por el régimen de garantías previsto en el protocolo, serán indemnizados por el promotor, en caso de incumplimiento de las previsiones del mismo, o por el causante del daño, en otro caso.

Cuando la responsabilidad no pueda imputarse al promotor ni al causante del daño se presumirá la existencia de una concurrencia de culpas entre el promotor, la autoridad o autoridades de supervisión involucradas y, en su caso, el causante del daño. En este caso, la responsabilidad será solidaria.

La autoridad de supervisión podrá suspender provisional o definitivamente la realización de las pruebas hasta la verificación de los daños denunciados por terceros.

Se establecerá reglamentariamente el procedimiento de denuncia y suspensión provisional o definitiva de la realización de las pruebas y sobre quién recae la responsabilidad sobre los daños causados al tercero.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

A pesar de las cautelas la realización de pruebas puede causar daños a terceros no participantes de las mismas, lo cual hace aconsejable, si estos daños son relevantes, la suspensión cautelar (provisional o definitiva) de las pruebas hasta que se verifique el alcance de estos daños.

ENMIENDA NÚM. 552

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 86.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 365

Texto que se propone:

«Artículo 86. Datos abiertos de los servicios de transporte de personas y de movilidad.

1. Los participantes en la provisión de servicios de transporte de personas y de movilidad en cualquier parte del territorio nacional, tales como operadores de transporte de personas, autoridades de transporte y proveedores de servicios de movilidad, garantizarán la disponibilidad de los datos sobre servicios de transporte y movilidad definidos en el anexo I de esta ley que se encuentren en soporte digital, de forma gratuita, no discriminatoria y actualizada. La provisión de los datos se llevará a cabo en modo estandarizado, accesible e interoperable, con las características y mediante el sistema de acceso definido en el anexo I de esta ley, que podrá ser actualizado por orden ministerial de la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. **La disponibilidad de datos respetará la confidencialidad y secreto empresarial de los participantes en la provisión de servicios de transporte de viajeros y de movilidad.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se propone que la disponibilidad de datos respete la confidencialidad y secreto empresarial de los participantes en la provisión de servicios de transporte de viajeros y de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 553

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 88.

Texto que se propone:

«Artículo 88. Actualizaciones en las necesidades de datos de los servicios de transporte de personas, de infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

El anexo I de la presente ley y los plazos establecidos en los artículos 86 y 87 podrán ser modificados por orden ministerial de la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con objeto de adecuarlos a la evolución de la digitalización del transporte y movilidad y de la tecnología, **pudiendo ser las modificaciones aplicables a grupos específicos de empresas de servicios de transporte de pasajeros que, por sus circunstancias particulares, acrediten la necesidad de una extensión en el plazo establecido.»**

JUSTIFICACIÓN

Es oportuno señalar que puedan existir servicios de transporte de pasajeros que, por sus características particulares, por ejemplo, microempresas en sectores como el del autobús interurbano en ámbitos rurales, puedan encontrar dificultades para realizar las adecuaciones técnicas necesarias para ofrecer datos dinámicos dentro de los plazos marcados en el artículo 86. En este sentido, resulta esencial para el correcto avance de la digitalización e innovación del transporte y movilidad multimodal que esta circunstancia no lastre los avances en otros servicios de transporte de pasajeros como el metro, el ferroviario o las propias empresas de autobús urbano e interurbano que sí se encuentren en posición de cumplir dichas adecuaciones técnicas en los plazos contemplados. En resumen, se trata de aplicar el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 366

principio de de minimis dirigido a asegurar el avance en determinados ámbitos a la vez que se evita la imposición de obligaciones de imposible cumplimiento para una serie de actores y/o empresas debido a sus menores recursos y/o características particulares.

ENMIENDA NÚM. 554

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 92.

Texto que se propone:

«Artículo 92. Utilización de datos sobre transporte y movilidad.

1. La prestación de servicios a la ciudadanía en los que se utilicen datos sobre transporte y movilidad del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal deberá hacerse de forma justa, neutra, imparcial, no discriminatoria y transparente.

2. En el plazo de 12 meses tras la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, desarrollará reglamentariamente el modo de utilización de los datos del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal.

3. Los datos abiertos así generados deberán hacerse accesibles a través del Catálogo nacional de Información Pública mantenido por la Administración General del Estado.

4. El reglamento a que se refiere el apartado 2 anterior, recogerá, por lo que respecta a la información que deba ser proporcionada por los operadores privados de servicios de movilidad, las condiciones de este intercambio de información de manera que:

- a) Se respete la privacidad de las empresas y usuarios.**
- b) Se gestionen los datos de manera neutra y completamente privada.**
- c) El intercambio de información no sea unilateral.**
- d) Existan unos objetivos para el uso de la información aportada.»**

JUSTIFICACIÓN

Entre los numerosos beneficios de la movilidad compartida, se encuentra su capacidad para complementar y potenciar el transporte público. Un mayor intercambio de información entre los operadores de servicios de movilidad compartida y los del transporte público conlleva una mayor facilidad para que estos servicios se integren y ofrezcan un mejor servicio conjunto a los ciudadanos. Para ello, adicionalmente a lo establecido en el Título V - Capítulo III, es necesario establecer un marco claro que indique los límites y propósitos de este intercambio de información de manera que se establezcan unas pautas de buenas prácticas para que el proceso asegure el buen uso de la información y la privacidad de empresas y usuarios.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 367

ENMIENDA NÚM. 555

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 93.

Texto que se propone:

«Artículo 93. Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte.

1. Las administraciones públicas fomentarán la implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y de sistemas integrados de información y venta para el sistema de transportes público y, en su caso, los servicios de movilidad, priorizando los servicios de movilidad cotidiana. **Para el alcance de este objetivo, las administraciones tendrán en cuenta el desarrollo de las aplicaciones ya existentes de movilidad, tejiendo alianzas de colaboración público-privada para la integración de todas las formas de movilidad en estas aplicaciones.**

[...]

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda de modificación quiere complementar el artículo 93.1 añadiendo que, para alcanzar el objetivo de implantar aplicaciones de movilidad como servicio y de sistemas integrados de información y venta, se tenga en cuenta aquellas aplicaciones de movilidad ya existentes. El motivo es que se considera de interés general aprovechar la tecnología ya ampliamente desarrollada en los entornos públicos y privados para permitir la integración de todos los modos de transporte bajo una misma aplicación, simplificando y facilitando la movilidad integrada de toda la ciudadanía. Creemos que la MaaS va a consolidar la multimodalidad en todos los territorios y que es de enorme utilidad disponer de los recursos tecnológicos ya existentes para optimizar el servicio, mejorar la eficiencia y fomentar la colaboración público-privada.

ENMIENDA NÚM. 556

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 93.

Texto que se propone:

«Artículo 93. Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte.

[...]

2. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible se elaborará y aprobará por parte del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible un plan para la implementación de estos sistemas integrados de información y venta, fomentando aquellas soluciones que resulten

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 368

interoperables. En el ámbito estatal, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana promoverá la integración de los servicios de transporte de su titularidad, en todos los modos, asegurando que dicha integración se realice en condiciones de equidad.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

La Ley debe promover en lo posible la integración de operadores en los sistemas y dicha participación sea en condiciones de equidad.

ENMIENDA NÚM. 557

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo IV. Artículo 94.

Texto que se propone:

«Artículo 94. Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte.

1. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, y como una de las secciones del Consejo Superior de Movilidad Transportes Sostenibles, se constituirá la Sección Transversal de Formación y Capacitación que desarrollará una función permanente de prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo vinculado a la movilidad y al transporte, con el fin de proporcionar respuestas efectivas a las necesidades de formación y recualificación de la población activa, y para anticiparse a los cambios y responder a la demanda de mano de obra cualificada que se pueda producir, contribuyendo así al desarrollo profesional y personal de los personas trabajadoras y a la competitividad de las empresas.

2. La Sección Transversal de Formación y Capacitación tendrá la composición que se determine reglamentariamente y contará, en todo caso, con la participación de representantes de las Comunidades Autónomas **y de las asociaciones más representativa del sector de la formación vial.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Los centros de formación de conductores profesionales, ya sea para la obtención de los diferentes permisos de conducción (autoescuelas), del Certificado de Aptitud Profesional (empresas CAP) o de las autorizaciones necesarias para la conducción de vehículos que transporten mercancías peligrosas (Centros ADR), son centros que disponen de elementos materiales y humanos destinados a la formación de conductores profesionales, así como una extraordinaria y contrastada experiencia en este ámbito; muchos de ellos también son centros autorizados para la impartición de formación profesional para el empleo y, más concretamente, para la formación destinada a la obtención de los certificados de profesionalidad de conducción de autobuses (TMVI0108), conducción profesional de vehículos turismos y furgonetas (TMVI0112) y conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carreteras (TMVI0208), por lo que su participación en esta nueva sección podría resultar muy positiva para la detección y prospección de las necesidades formativas vinculadas a la movilidad y al transporte.

La sección transversal de Formación y Capacitación se crea en el Consejo Superior de Movilidad Transportes Sostenible, adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Este

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 369

departamento, con carácter general, únicamente cuenta con las asociaciones de transportistas y operadores de transportes, obviando las aportaciones que puedan realizar los representantes de los centros de formación aludidos, como así ha quedado demostrado en el grupo de trabajo que se creó tras el acuerdo alcanzado el pasado 17 de diciembre de 2021 entre la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transporte Movilidad y Agenda Urbana y el Comité Nacional de Transporte por Carretera para la desconvocatoria del paro anunciado para los días 20, 21 y 22 diciembre de ese mismo año, con el fin de realizar una propuesta sobre las necesidades de formación y atracción de talento al sector del transporte por carretera. A pesar de haber solicitado la participación en este grupo de los centros de formación, este departamento ministerial no se les ha tenido en cuenta,

Es por ello que, con el fin de evitar que esta omisión se vuelva a producir y buscando siempre que los resultados de esa prospección y detección de necesidades formativa sean los más objetivos y productivos posible, es necesario contar con la participación del colectivo de formación de conductores profesionales en esta nueva sección transversal, por lo que debe disponerse expresamente en la Ley.

ENMIENDA NÚM. 558

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo IV. Artículo 94.

Texto que se propone:

«Artículo 94. Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte.

1. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, y como una de las secciones del Consejo Superior de Movilidad Transportes Sostenibles, se constituirá la Sección Transversal de Formación y Capacitación que desarrollará una función permanente de prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo vinculado a la movilidad y al transporte, con el fin de proporcionar respuestas efectivas a las necesidades de formación y recualificación de la población activa, y para anticiparse a los cambios y responder a la demanda de mano de obra cualificada que se pueda producir, contribuyendo así al desarrollo profesional y personal de los personas trabajadoras y a la competitividad de las empresas.

2. La Sección Transversal de Formación y Capacitación tendrá la composición que se determine reglamentariamente y contará, en todo caso, con la participación de representantes de las Comunidades Autónomas.

3. En todo caso, corresponderán a esta Sección las siguientes actuaciones:

[...]

g. Promover la adaptación de la formación a la realidad del sector, fomentando un modelo que apoye las necesidades de las personas trabajadoras.

[...]

JUSTIFICACIÓN

El nuevo entorno de movilidad en España hace necesario una revisión de los sistemas formativos actuales. Sectores como el ferroviario, que se ha liberalizado recientemente, requiere de profesionales cualificados que, sin embargo, no cuentan con un sistema público que les permita acceder a este mercado en crecimiento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 370

ENMIENDA NÚM. 559

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96.

Texto que se propone:

«Artículo 96. Nodos logísticos de importancia estratégica.

[...]

2. Podrá declararse nodo logístico de importancia estratégica aquel que se encuentre en servicio o en fase de proyecto o ampliación y que cumpla, al menos, con las siguientes características:

[...]

f) **Que aporte servicios adaptados a aquellas mercancías de especial relevancia, tales como las Mercancías Peligrosas y otras que tengan exigencias reglamentarias relevantes. Dichos servicios adaptados a este tipo de mercancías deben contribuir a lograr un mínimo grado de Seguridad y de Movilidad al tráfico global de Mercancías. Estos servicios avanzados para las mercancías completarán a los servicios generales de manipulación y depósito de UTIs así como los servicios básicos al Transportista. Comúnmente, estos servicios serán los de estancia en tránsito y espera segura de mercancías clasificadas, tales como las peligrosas.**

[...]

5. **Los nodos logísticos de importancia estratégica estarán dotados de la correspondiente tecnología, medios e infraestructuras tanto para la mercancía como para el personal y los conductores que faciliten el intercambio de mercancía, su manipulación e incluso intermodalidad.»**

JUSTIFICACIÓN

Se debe incorporar y/o actualizar una protección jurídica de infraestructuras y tráfico de mercancías en los nodos de interés general frente a conflictos causados por ocupaciones, construcción de equipamientos terciarios o edificaciones incompatibles. Ello no se aborda en este Proyecto de Ley debidamente.

Debe preservarse la intermodalidad (incluida la estancia en tránsito y estacionamientos de mercancías), y especialmente las Mercancías Peligrosas (MMPP), donde faltan recursos jurídicos a nivel de Ley que se puedan invocar para resolver situaciones reales de conflicto, muy dañinas para la movilidad de interés general de las MMPP pero que lo es también para todo el flujo general de transportes de mercancías, incluida la Seguridad durante el Transporte de todas las mercancías.

Estos nodos de importancia estratégica requieren una descripción mínimamente ambiciosa y concreta de los servicios que son necesarios para los usuarios y en particular para el transportista por carretera que es la clave de su impulso. Sin un enfoque «hacia el transportista por carretera» los resultados no mejorarán. Los servicios básicos por Ley que deberían tener estas Terminales o Nodos propuestos son:

— Servicios de manipulación de mercancías, carga y descarga de contenedores o UTIs en unos determinados volúmenes.

— Áreas de Estancia en tránsito de UTIs reglamentario según normas aplicables, incluidas la manipulación y estancia en tránsito de Mercancías Peligrosas (Plan de emergencias reglamentario).

— Reserva de superficies de manipulación y de equipos para gestión de servicios de Autopistas ferroviarias.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 371

Por otra parte, los nodos logísticos de importancia estratégica deben estar dotados de la correspondiente tecnología, medios e infraestructuras tanto para la mercancía como para el personal y los conductores que faciliten el intercambio de mercancía, su manipulación e incluso intermodalidad.

ENMIENDA NÚM. 560

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

«Artículo XX. Zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos pesados de mercancías.

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con coordinación con las CC. AA., llevará a cabo un estudio de alcance nacional, para seleccionar los tramos de la Red de Carreteras de alta intensidad viaria que requieren la construcción, adecuación o reserva de suelo para dar servicios de aparcamiento seguro. Las ubicaciones de las áreas de estacionamiento de vehículos pesados de mercancías que actualmente se utilizan de forma habitual por los conductores de dichos vehículos, formarán parte de este estudio.

2. A partir de las conclusiones del estudio citado en el punto anterior, se llevará a cabo la selección y conversión, en su caso, de aparcamientos de vialidad invernal gestionados por el MITMA para que sirvan como aparcamientos seguros.

3. Se establecerán las directrices para la explotación viable de estos estacionamientos en la red de Interés General (fórmulas Público y/o privadas).»

JUSTIFICACIÓN

Hay déficit estructural muy grave de espacios seguros de aparcamiento para vehículos pesados.

Es prioritario que entre en operación urgentemente una mínima oferta de plazas de Estacionamiento de vehículos pesados en la Red de Interés General. Es vital establecer fórmulas de explotación de los mismos, Privado y /o Público que haga viable este servicio con unos costes de estos estacionamientos razonables.

Debe existir un mandato vinculante para que las plazas de estacionamiento de vehículos pesados se construyan y tengan un marco de explotación en fecha prefijada. Recientemente la UE ha aprobado una tipología para las áreas de estacionamiento vía normativa.

ENMIENDA NÚM. 561

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional primera.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 372

Texto que se propone:

«Disposición adicional primera. El Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

[...]

3. El Consejo Asesor **se creará teniendo en cuenta a los nuevos actores en el ámbito del transporte y la movilidad**, ~~constituirá a partir del grupo de trabajo homónimo existente, manteniendo y mantendrá.~~ **Sus** funciones, y su régimen de funcionamiento se regulará mediante orden ministerial.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

El nuevo escenario de la movilidad en España, caracterizado por la emergencia de nuevas necesidades de movilidad y de nuevos modos de transporte (y de la transformación de otros como el sector ferroviario, ahora liberalizado), hace necesario la renovación total del Consejo Asesor de Movilidad Sostenible, para garantizar su representatividad en el seno de este órgano.

ENMIENDA NÚM. 562

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional octava.

Texto que se propone:

«Disposición adicional octava. Información para el repostaje y la recarga eléctrica de vehículos.

1. En desarrollo de la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010 por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, en lo relativo a las acciones prioritarias a) y b) de su artículo 3, el Gobierno pondrá a libre disposición la información sobre la localización de las estaciones de acceso público y **las ubicadas en hub de servicios de movilidad** para el repostaje de combustibles para vehículos, incluido el hidrógeno, y los puntos de recarga eléctrica, así como las características del servicio que prestan.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

A fin de integrar la información que se facilita al público se considera adecuado informar sobre la totalidad de los puntos de recarga y repostaje para vehículos de acceso público, incluyendo los ubicados en hub de servicios de movilidad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 373

ENMIENDA NÚM. 563

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional octava.

Texto que se propone:

«Disposición adicional octava. Información para el repostaje y la recarga eléctrica de vehículos.

1. En desarrollo de la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010 por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, en lo relativo a las acciones prioritarias a) y b) de su artículo 3, el Gobierno pondrá a libre disposición la información sobre la localización de las estaciones de acceso público para el repostaje de combustibles para vehículos, incluido el hidrógeno, y los puntos de recarga eléctrica, así como las características del servicio que prestan.

[...]

Así mismo, en el plazo de doce meses, los puntos de carga públicos HPC deberán contar de manera obligatoria con un terminal TPV.»

JUSTIFICACIÓN

La información sobre la localización de las estaciones de acceso público para el repostaje de combustibles para vehículos, incluido el hidrógeno, y los puntos de recarga eléctrica deberá estar ya disponible desde mayo de 2022 como recoge la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Los puntos de carga públicos deben disponer de un terminal TPV en aras a facilitar la utilización de los mismos a los usuarios porque de no ser así nunca se podrá garantizar la interoperabilidad en el pago. Esta obligatoriedad por ejemplo se ha introducido recientemente en la normativa alemana para el mismo fin.

ENMIENDA NÚM. 564

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima.

Texto que se propone:

«Disposición adicional undécima. Transporte ferroviario de mercancías.

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en las estrategias para el impulso del transporte ferroviario de mercancías, **teniendo en cuenta las particularidades de cada sector.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 374

En el plazo de 3 meses desde la publicación en el BOE de esta Ley, el Gobierno aprobará los objetivos de incremento del uso del transporte intermodal ferroviario de mercancías, así como los objetivos de reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) hasta 2030. Se definirán los indicadores de seguimiento que evalúen la eficacia de las acciones en la estrategia para el impulso del transporte ferroviario adoptadas para alcanzar ambos objetivos, uso del FFCC y reducción de GEI.»

JUSTIFICACIÓN

Para una movilidad eficiente es imprescindible fomentar el transporte ferroviario de mercancías, sin embargo, es imprescindible tener en cuenta las particularidades de cada sector, puesto que los requisitos de implantación no pueden ser el mismo para cada actividad, debido a sus particularidades e idiosincrasias.

ENMIENDA NÚM. 565

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición adicional XX. Equiparación de los servicios de transporte con y sin conductor o conductora en el tipo reducido de IVA para no penalizar a los usuarios y usuarias de la movilidad compartida.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realizará en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley una revisión de la fiscalidad aplicada a los servicios de transporte y de movilidad que corrija los desincentivos a los servicios sin conductor frente a los servicios con conductor. En especial, se estudiará una propuesta de reducción al 10% del tipo de IVA aplicado a los servicios de movilidad compartida (como el *rent-a-car*, *carsharing*, bicicletas compartidas y otros servicios de alquiler sin el conductor o la conductora) para igualarlos con los servicios con conductor en el ámbito del transporte de personas.»

JUSTIFICACIÓN

En la actualidad, los servicios de alquiler sin conductor (lo que este proyecto de Ley define como movilidad compartida) tributan al 21% de IVA frente al 10% que se establece para los servicios con conductor (taxis, VTC, autobús, metro, tren, avión...). Supone una penalización clara de las personas usuarias de la movilidad compartida. Esto contraviene el espíritu de la Ley de fomentar el acceso a los servicios de movilidad compartida por lo que consideramos necesario igualar todos los servicios de transporte de personas, con o sin conductor, al 10%.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 375

ENMIENDA NÚM. 566

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición adicional XX. Seguros de automóviles para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de las empresas de seguros para las personas víctimas de un accidente.

A fin de garantizar el derecho a la movilidad sostenible del artículo 4 de la presente Ley, el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital propondrá al Consejo de Ministros modificaciones en la normativa del sector seguros para garantizar el cumplimiento de la obligación legal para que las aseguradoras de los vehículos culpables en un accidente proporcionen un vehículo de sustitución de similares características al siniestrado o reembolsar el coste del alquiler de un vehículo hasta el abono de la indemnización.»

JUSTIFICACIÓN

El seguro obligatorio del vehículo obliga a la empresa aseguradora a dar a la víctima de un accidente un vehículo de similares características durante el tiempo que la persona se vea privada del vehículo siniestrado o se le indemnice.

Cada año desde 2013, el Servicio de Reclamaciones de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones insiste en esta obligación y deja patente el incumplimiento reiterado por parte de las empresas aseguradoras. En la última memoria, podemos leer que asimismo se han resuelto expedientes en los que las entidades de los responsables no indemnizaron a los perjudicados en accidentes de circulación por los perjuicios, derivados y debidamente probados, de la imposibilidad de utilizar el vehículo hasta el abono de la indemnización. En estos expedientes se indica que las aseguradoras de los vehículos culpables deberían proporcionar un vehículo de sustitución de similares características al siniestrado, o reembolsar el coste del alquiler de un vehículo o de los medios de transporte utilizados por el perjudicado, hasta el abono de la indemnización, siempre que el perjudicado acredite la necesidad de contar con un vehículo durante el tiempo que reste hasta el pago total de la indemnización.

Este incumplimiento ha obligado a algunas víctimas a acudir a los tribunales para reclamar el reembolso de los gastos del alquiler de un vehículo. En estos casos, se les ha dado la razón. De especial relevancia es la sentencia del Tribunal Supremo STS 2499/2020 en la que se recoge esta obligación.

Sin embargo, sigue sin aplicarse esta obligación de manera generalizada. En muchas ocasiones, las empresas aseguradoras niegan este servicio aduciendo que no están obligadas jugando, por un lado, con la ambigüedad de la Ley y, por otro, contando con que la víctima no podrá asumir el pago del alquiler y el juicio posterior para reclamar su reembolso.

En determinadas ocasiones, las empresas de seguros descargan este servicio en los talleres, a los que obligan a tener a disposición una flota de vehículos de cortesía. Pero estos vehículos en muchas situaciones no cumplen el requisito de que sea un vehículo de similares características. Además, como denuncian las propias asociaciones del sector, la gestión de una flota sale fuera de su actividad y les añade un sobrecoste.

Por tanto, consideramos imprescindible que el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, del que depende la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, realice las modificaciones normativas necesarias para evitar que las empresas aseguradoras se escuden en una teórica ambigüedad de la legislación garantizando así la protección de los derechos de las personas víctimas de accidentes.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 376

ENMIENDA NÚM. 567

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición adicional XX. Servicios de Auxilio en Vías Públicas: Acceso a las Zonas de Bajas Emisiones.

Se permite el acceso al interior de las zonas de bajas emisiones de los vehículos de auxilio en vías públicas que desarrollen una operación de auxilio y así lo hayan comunicado a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico; todo ello, con independencia del etiquetado ambiental con el que cuenten dichos vehículos de auxilio en vías públicas que, en cualquier caso, habrán de estar inscritos en el Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV).»

JUSTIFICACIÓN

El Reglamento General de Circulación establece como norma general que los obstáculos presentes en la vía pública que impidan la circulación deben ser retirados lo antes posible como queda reflejado en el artículo 5.

Así mismo, el Reglamento General de Circulación, define que estas acciones deben llevarse a cabo por los equipos idóneos para estas tareas y bajo la responsabilidad de la autoridad competente en la regulación del tráfico del lugar donde se produce el incidente según se expone en el punto 4 de este mismo artículo.

Por otro lado, el Real Decreto 159/2021 por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas establece en su artículo 6 que: «Condiciones de Circulación: Los vehículos de auxilio en vías públicas que desarrollen una operación de auxilio y así lo hayan comunicado a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico, podrán efectuar su circulación de acuerdo con las siguientes condiciones: a) Tendrán preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía cuando se hallen n servicio de auxilio. b) Podrán parar y estacionar en la vía pública el vehículo de auxilio para realizar la correspondiente operación. La parada y estacionamiento se efectuarán de tal modo que garanticen la seguridad vial y la fluidez del tráfico».

Estableciéndose así mismo (artículos 10 y 11) la creación del Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV), en el que se recogerán los datos de los operadores de auxilio en vías públicas, así como de los vehículos adscritos al servicio de auxilio en vías públicas.

ENMIENDA NÚM. 568

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 377

Texto que se propone:

«Disposición adicional XX. Transporte ferroviario de mercancías.

En el plazo de 3 meses desde la publicación en el BOE de esta Ley, el Gobierno aprobará los objetivos de incremento del uso del transporte intermodal ferroviario de mercancías, así como sus objetivos de reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) hasta 2030 estimados. Se definirán antes de ese mismo plazo los indicadores de seguimiento que evalúen la eficacia de las acciones en la estrategia para el impulso del transporte ferroviario adoptadas para alcanzar ambos objetivos, uso del FFCC y reducción de GEI. Todo ello bajo el «Plan Mercancías 2030.»

JUSTIFICACIÓN

Según la Ley de Cambio Climático y T.E. ya aprobada, en su Disp. Adicional 6.^a Transporte Ferroviario se establece:

«2. En el ámbito del transporte de mercancías, y con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del mismo, el Gobierno establecerá, de acuerdo con lo que prevea la citada Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público, objetivos de penetración del ferrocarril en el transporte de mercancías en distancias superiores a los 300 kilómetros.»

La citada Ley mandata, por tanto, que la futura Ley de Movilidad establezca qué objetivos de incremento de uso del FFCC procede aplicar.

La creciente degradación e infrautilización del FFCC de mercancías, sobre todo en la modalidad intermodalidad, es ya un grave problema para todo el sistema nacional de transporte de mercancías. Este déficit de eficacia y viabilidad del transporte de mercancías FFCC se incrementa año tras año y daña el sistema de movilidad de mercancías cada vez más.

Asimismo, hay un progresivo impacto directo en la «no reducción» de GEIs del sector de transportes y en la ineficiencia y resiliencia modal del sistema de transportes nacional de mercancías. El modo ferroviario español no contribuye lo suficiente para los niveles de intermodalidad propios de los países de nuestro entorno, lo que impacta en la operativa y opciones para los cargadores.

El hecho de que la propiedad y la dirección de la empresa transportista FFCC «dominante» del país sea el propio MITMA, obliga con más razón a la adopción de acciones y fijación de objetivos en el transporte por ferrocarril.

Se deben fijar objetivos de incremento de la actividad intermodal, para otros ámbitos sí se hace (con horizonte 2023-2050). ¿Por qué no se hace aquí? Se puede hacer según los parámetros de sostenibilidad que correspondan, junto a las reducciones de emisiones de GEIs logradas vinculadas al aumento de la intermodalidad. La intermodal de mercancías no se cita en todo el Proyecto de Ley. Los análisis y diagnósticos ya elaborados hacen posible que los objetivos prioritarios del plan «Mercancías 2030» se indiquen en esta Ley.

ENMIENDA NÚM. 569

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 378

Texto que se propone:

«Disposición adicional XX. Establecimiento de objetivos vinculantes de infraestructura de recarga de acceso público.

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, el Gobierno establecerá objetivos vinculantes de número de puntos de recarga de acceso público en España, calendarizado por años, y con criterios de capilaridad en el territorio nacional, así como criterios de calidad y en lo referente a la potencia instalada.

Dichos objetivos deberán establecerse en las siguientes categorías para cada año, al menos hasta el 31 de diciembre de 2035:

a) Infraestructura de recarga de acceso público dedicada a vehículos ligeros:

- Número de puntos de recarga de hasta 22 kW de potencia.
- Número de puntos de recarga de más de 22 y menos de 50 kW de potencia.
- Número de puntos de recarga de al menos 50 y menos de 150 kW de potencia.
- Número de puntos de recarga de al menos 150 y menos de 250 kW de potencia.
- Número de puntos de recarga de al menos 250 kW de potencia.
- Número de puntos de recarga de al menos 250 kW de potencia, por cada 100 km en las carreteras de la red RTE-T.

b) Infraestructura de recarga de acceso público dedicada a vehículos pesados:

- Número de puntos de recarga de 300 kW de potencia, por cada 60 km en las carreteras de la red RTE-T Básica y Global, respectivamente.
- Número de puntos de recarga de al menos 800 kW de potencia, por cada 60 km en las carreteras de la red RTE-T Básica y Global, respectivamente.
- Número de puntos de recarga de al menos 1.200 kW de potencia, por cada 60 km en las carreteras de la red RTE-T Básica y Global, respectivamente.»

JUSTIFICACIÓN

En ausencia de un registro oficial preciso y de acuerdo con los datos de fuentes accesibles al público, España contaba, a cierre de 2022, con una red de 18.128 puntos de recarga accesibles al público (urbanos e interurbanos), que nos sitúan muy lejos del objetivo de 100.000 puntos de recarga de acceso público que el Gobierno tenía planificados para el año 2023.

En términos agregados, sin distinguir por potencia instalada de la infraestructura de recarga, España se sitúa a la cola de Europa en materia de despliegue de infraestructura de recarga de acceso público, constatando la imposibilidad de circular entre ciudades o de recibir visitantes europeos con vehículos eléctricos en nuestro país, que elegirán otros destinos. Considerando las principales carreteras y corredores del país, según intensidad de tráfico, existen hasta 40 zonas donde hay más de 100 km sin ningún punto de recarga de, al menos, 250 kW.

En resumen, España carece de una infraestructura en términos de cantidad, calidad y capilaridad suficiente para atender a la penetración de mercado electrificado planificada y, el primer término, a las necesidades del consumidor.

Tal y como se ha recogido en la justificación de la enmienda n.º 13 la descarbonización no será posible sin una amplia red de infraestructuras de recarga y repostaje de combustibles alternativos. En el Fit for 55, la propuesta de la Comisión para la modificación de la Directiva 2014/94/UE, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (AFIR), indica:

Hay deficiencias en el desarrollo de la recarga y repostaje accesible al público: la falta de ambición de los Estados Miembros para fijar objetivos, la no existencia de una metodología en los Estados miembros para calcular los objetivos de despliegue necesarios y la falta de políticas de apoyo acordes.

El informe de auditoría elaborado por el Tribunal de Cuentas de la Unión Europea sobre la infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos indica que tan solo España y Suecia carecen de un objetivo de puntos de recarga en sus respectivos Marcos de Acción Nacional.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 379

Se indica, tras la evaluación *ex post* realizada por la Comisión, que los principales problemas son que la planificación de infraestructuras de los Estados miembros carece, por término medio, del nivel de ambición y coherencia necesario.

La situación actual de despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público en España está ya hoy muy lejos de las proyecciones realizadas por la Comisión Europea y Ejecutivo. Y mucho más tras los nuevos objetivos.

Por ello, ANFAC considera absolutamente imprescindible que de manera urgente, el Ejecutivo publique unos objetivos nacionales vinculantes de despliegue de infraestructura de recarga y suministro de acceso público, por años y potencias 2023-2035. Este ejercicio no puede esperar a la aprobación de AFIR, pues en todo caso la ambición de España ha de ser la de superar las ratios de la AFIR, dado nuestro retraso y nuestro carácter periférico.

ENMIENDA NÚM. 570

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

«Disposición adicional XX. Creación del Centro Estatal para el despliegue de infraestructura de recarga y repostajes de vehículos eléctricos y alternativos.

1. Se crea el Centro Estatal para el despliegue de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos y repostaje de vehículos alternativos (CEIRVEA), adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Su objetivo es el de planificar, impulsar, coordinar, evaluar y garantizar el despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público y de suministro de combustibles alternativos para vehículos ligeros y pesados en el territorio nacional, en línea con la normativa europea relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y las necesidades de cobertura equilibrada en el territorio estatal.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone la creación del Centro Estatal para el despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje de vehículos eléctricos y alternativos (CEIRVEA) como instrumento de apoyo prioritario para la definición de las políticas de transporte y movilidad en el ámbito del despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público.

El despliegue de puntos de recarga de acceso público es una tarea colectiva y precisa de una gran coordinación y trabajo en común. Ello es así por tres motivos fundamentales:

— Involucra actuaciones directas sobre el territorio y, por tanto, afecta a todos los niveles de las Administraciones Públicas (estatal, autonómica, provincial y local), y desde distintas responsabilidades (viarias, energéticas, medioambientales, etc.). Es, además, un ámbito nuevo, donde es necesario mejorar en el conocimiento técnico y administrativo en el desarrollo de estas infraestructuras por parte de muchas administraciones.

— Es un ámbito donde la velocidad de cambio de la tecnología y de las necesidades de los usuarios son muy elevadas, lo que exige un conocimiento fluido de tales novedades y de las necesidades del sector para evitar errores. Es por ello, por lo que toda política de despliegue debe contar con la participación directa de los agentes privados involucrados, desde los generadores de la oferta (fabricantes de vehículos,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 380

componentes, empresas energéticas, explotadores de puntos de servicio) hasta los generadores de demanda (comercializadores) y, por supuesto, usuarios (transportistas, etc.).

— Exige un ritmo de ejecución muy acelerado si se desea cumplir con los objetivos marcados y, además, en competencia con otros países por inversiones e innovación.

Teniendo en cuenta lo anterior, el GTIRVE (lanzado el 15 de junio de 2022), se configuró como el mecanismo de seguimiento y coordinación del despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público como herramienta necesaria para cumplir con los objetivos de descarbonización comprometidos (2035 prohibición matriculaciones de turismos y furgonetas nuevas que emitan CO₂).

Sin embargo, la propuesta de revisión de la Directiva relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, en fase final de tramitación en los órganos de gobierno de la Unión Europea, va a requerir una mayor involucración, compromiso y obligaciones para los Estados miembros, al incluir objetivos vinculantes para los Estados Miembros de despliegue de infraestructura de recarga y repostaje de acceso público con un primer hito en 2025 y sucesivos en 2030 y 2035. Es necesario, por tanto, crear, al amparo de esta ley, un órgano que permita planificar, impulsar, coordinar, evaluar y garantizar el despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público mínima para vehículos ligeros y pesados en el territorio nacional que permita acelerar el ritmo pues, como se ha argumentado anteriormente, España se encuentra muy lejos de cumplir con los objetivos marcados por Europa en este ámbito. El CNIRVE deberá contar con una configuración público-privada de alta representatividad.

Entre las funciones del CEIRVEA deberían plantearse las siguientes:

a) Planificar el despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público calendarizado por años, potencias y distribución de acuerdo con los objetivos de descarbonización nacionales (PNIEC y Ley de Cambio Climático y Transición Energética) y europeos (Fit for 55).

b) Realizar el seguimiento periódico del despliegue de infraestructuras de recarga de acceso público para su adecuación a los objetivos marcados. Para ello, emitirá un informe público periódico (semestral) sobre el estado del despliegue y propuestas.

c) Identificar problemas y cuellos de botella en tal despliegue y realizar propuestas de mejora concretas y acciones correctoras.

El órgano planteado tiene ejemplos similares en otros países:

— Portugal: Mobi.e.

— Alemania: National Center for Charging Infrastructure <https://nationale-leitstelle.de/en/>.

— Países Bajos: National Agenda on charging.

ENMIENDA NÚM. 571

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria segunda.

Texto que se propone:

«Disposición transitoria segunda. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 49.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 381

2. En el plazo de ~~dos años~~ **18 meses** a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar adjudicados los contratos de concesión de servicios de todas las concesiones estatales incluidas en aquél.

En este mismo plazo de ~~dos años~~ **18 meses**, las Comunidades Autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos, con carácter general, en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal.

El Gobierno establecerá en el plazo máximo de tres meses un mecanismo a cargo de los Presupuestos Generales del Estado de compensación económica a las Comunidades Autónomas que asuman los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por los contratos de concesiones estatales.

[...]

4. En las concesiones de servicios de transporte regular de personas de uso general otorgadas o prorrogadas tras de la entrada en vigor de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transporte Terrestre, en las que se ha superado el plazo de duración del contrato sin que la administración haya adjudicado un nuevo contrato de concesión de servicios, se aplicarán las siguientes reglas:

a) El concesionario podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del mapa concesional o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación, si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.

b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio ~~a un operador distinto~~, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la normativa europea, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato y, en ningún caso, por tiempo superior a nueve meses.

c) Los expedientes correspondientes a los nuevos contratos de concesión de servicios podrán serán objeto de tramitación urgente, siempre que se cumplan los requisitos exigidos en el artículo 119 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público.»

JUSTIFICACIÓN

El plazo de 18 meses a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional parece suficiente para la adjudicación de los contratos de concesión de servicios de todas las concesiones estatales incluidas en aquél.

No parece razonable asignar nuevas obligaciones de prestación de nuevos servicios a las Comunidades Autónomas sin que ello vaya acompañado de la correspondiente transferencia económica para financiar estos servicios.

Finalmente, la exclusión de que se pueda adjudicar provisionalmente el servicio al operador que venía prestando el servicio, una vez transcurrido el período de 18 meses, contraviene la LOTT, el ROTT y el Reglamento 1370. Así mismo, ello generaría muchos problemas en la prestación del servicio.

ENMIENDA NÚM. 572

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria tercera.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 382

Texto que se propone:

«Disposición transitoria tercera. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.

1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (Avant)” y “Ancho Métrico”, Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a obligaciones de servicio público en el Periodo 2018-2027 las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público y proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de las personas usuarias, continuidad, regularidad, capacidad o precios.

Una vez vencido ese contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., para las futuras licitaciones se debe valorar el nivel de servicios y su financiación pública de manera multimodal, considerándose la oferta de servicios por otros modos competitivos cuyas rutas se solapan.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Con esta recomendación se cumpliría la recomendación contenida en la Resolución de 21 de julio de 2021 de la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC sobre la verificación de la efectiva separación de cuentas entre los servicios sometidos a OSP y los servicios comerciales, que en el apartado V.2.2 del informe («Coherencia multimodal de los servicios sujetos a OSP»), enfatiza la conveniencia de valorar el nivel de servicios (y su financiación pública) de manera multimodal, es decir, que ha de considerarse la oferta de servicios por otros modos competitivos como es el autobús para evitar duplicidades y una competencia desleal en perjuicio de los demás operadores no ferroviarios.

ENMIENDA NÚM. 573

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria sexta.

Texto que se propone:

«Disposición transitoria sexta. Actuaciones en curso y actuaciones incluidas en convenios suscritos con anterioridad a la entrada en vigor de la ley.

[...]

4. Tampoco será preceptiva dicha evaluación en el caso de las actuaciones incluidas en convenios suscritos con otras administraciones o entidades con anterioridad a la entrada en vigor de la ley, siempre que dichos convenios mantengan su vigencia o se cumpla alguna de las condiciones de los apartados anteriores. Esta evaluación tampoco será preceptiva cuando estos convenios se modifiquen sin suponer un aumento de los compromisos en la financiación correspondientes al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o sus entidades dependientes, **ni haya efectos en la financiación derivada de otros mecanismos**, ni cuando, aun habiendo un aumento, las obras estén ya iniciadas y su objetivo sea finalizar una actuación completa.

[...]»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 383

JUSTIFICACIÓN

Resulta fundamental tener en cuenta los otros mecanismos cuando se modifique un convenio como, por ejemplo, las necesidades operativas de los operadores de Alta Velocidad. Es decir, tener en cuenta aspectos como la capacidad real de las vías y de los agentes que hacen parte de la estructura de costes comunes del sistema.

ENMIENDA NÚM. 574

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria octava.

Texto que se propone:

«Disposición transitoria octava. Digitalización del documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera y hoja de ruta exigible para la realización de transporte público de personas por carretera.

1. El Documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera, regulado en la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, deberá ser necesariamente digital a partir del 1 de septiembre de 2024.

2. La hoja de ruta regulada Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de personas por carretera, será necesariamente digital a partir del 1 de septiembre de 2024.

3. La administración fomentará, tanto para el transporte de mercancías como de pasajeros, la creación de un sistema interoperable y estándar global de digitalización del documento de control, gestionado por entidades de estandarización reconocidas, que permita la implantación generalizada del documento de control a todas las empresas.»

JUSTIFICACIÓN

Consideramos que cualquier sistema estándar como el documento digital debe cumplir requisitos como ser interoperable, global y gestionado por entidades de estandarización reconocidas, para fomentar la competitividad de las empresas.

ENMIENDA NÚM. 575

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 384

Texto que se propone:

«Disposición transitoria X. Compensaciones a favor empresas que presten servicios de movilidad o transporte por los sobrecostos generados.

En caso de que la aplicación de esta ley imponga nuevas obligaciones a empresas públicas o privadas que, con independencia de su situación administrativa, presten servicios de movilidad o transporte incluidos en el ámbito de aplicación de la Ley en vigor, los órganos de contratación deberán prever las correspondientes compensaciones a favor de aquellos por los sobrecostos generados.»

JUSTIFICACIÓN

Se debe introducir una salvaguarda en forma de nueva Disposición Transitoria para establecer una obligación para las administraciones de compensar a los operadores por el sobrecoste que los efectos de la aplicación de esta ley les pueda producir en forma de imposición de nuevas obligaciones.

ENMIENDA NÚM. 576

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final segunda. Modificación Real Decreto Legislativo 2/2004.

Texto que se propone:

«Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Se introducen las siguientes modificaciones en el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo:

[...]

Dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 24, que queda redactada de la siguiente manera:

1. El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas:

a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada. **Los vehículos que accedan a la zona de bajas emisiones y se dirijan a estacionar en hub de servicios de movilidad o plaza de estacionamiento regulado en superficie, no estarán sujetos a la mencionada tasa.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

La introducción de una tasa por poder acceder a determinados vehículos a una zona de bajas emisiones no tiene sentido si lo que se quiere es mejorar la sostenibilidad y evitar que los vehículos más

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 385

antiguos y contaminantes entren al centro de las ciudades; para ello mejor sería prohibir la circulación de los mismos a la par que se fomenta la renovación del parque automovilístico nacional.

La posibilidad de crear una tasa para permitir el acceso de dichos vehículos tiene más un carácter puramente recaudatorio que medioambiental y sostenible y, cuando menos, deberían de realizarse excepciones en la circulación de vehículos necesarios para la provisión de servicios esenciales, sobre todo de abastecimiento.

ENMIENDA NÚM. 577

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final tercera. Modificación texto refundido Ley Estatuto de los Trabajadores.

Texto que se propone:

«Disposición final tercera. Modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

El apartado 1 del artículo 85 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, queda redactado como sigue:

“1. Dentro del respeto a las leyes, los convenios colectivos podrán regular materias de índole económica, laboral, sindical y, en general, cuantas otras afecten a las condiciones de empleo y al ámbito de relaciones de los trabajadores y sus organizaciones representativas con el empresario y las asociaciones empresariales, incluidos procedimientos para resolver las discrepancias surgidas en los periodos de consulta previstos en los artículos 40, 41, 47 y 51; los laudos arbitrales que a estos efectos puedan dictarse tendrán la misma eficacia y tramitación que los acuerdos en el periodo de consultas, siendo susceptibles de impugnación en los mismos términos que los laudos dictados para la solución de las controversias derivadas de la aplicación de los convenios.

Sin perjuicio de la libertad de las partes para determinar el contenido de los convenios colectivos, en la negociación de los mismos existirá, en todo caso, el deber de negociar medidas dirigidas a promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el ámbito laboral o, en su caso, planes de igualdad con el alcance y contenido previsto en el capítulo III del título IV de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

Asimismo, existirá el deber de negociar medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo con el alcance y contenido previstos en el artículo 27 de la Ley de Movilidad Sostenible, orientados a buscar soluciones de movilidad que contemplen el impulso del transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, la movilidad activa y la movilidad compartida o colaborativa, de cara a conseguir los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones, así como a evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo.

Del mismo modo, existirá el deber de negociar medidas para promover la implementación de planes de pensiones de empleo en las empresas, destinados a extender la población cubierta por planes de pensiones del sistema de empleo de aportación definida para jubilación con financiación mixta de empresa y trabajadores, a través de la negociación colectiva de dimensión preferentemente sectorial con el fin de alcanzar la universalidad de estos planes de pensiones de empleo para todos los trabajadores y trabajadoras.”»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 386

JUSTIFICACIÓN

La Exposición de motivos de la Ley 12/2022, de 30 de junio, de regulación para el impulso de los planes de pensiones de empleo, por la que se modifica el texto refundido de la Ley de Regulación de los Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2002, de 29 de noviembre, en vigor desde el 2 de julio de 2022, incorporó una reforma en el funcionamiento de los Planes de Pensiones de empleo, entre cuyas medidas específicas se encuentra, según se explicita en la Exposición de motivos, la de «ii. Extender la población cubierta por planes de pensiones del sistema de empleo de aportación definida para jubilación con financiación mixta de empresa y trabajadores, a través de la negociación colectiva de dimensión preferentemente sectorial para lo cual se han de establecer mecanismos e incentivos que hagan efectiva esta extensión con el fin de alcanzar la universalidad de estos planes de pensiones de empleo para todos los trabajadores y trabajadoras».

Para ello, el apartado tres de su artículo único modificó la Ley de Planes y Fondos de Pensiones, en concreto los párrafos séptimo y octavo (de nueva incorporación) del artículo 4.1.a), que quedaron redactados en los siguientes términos:

«Sin perjuicio de lo establecido en el apartado 2 del artículo 1 de la presente ley, cuando en el acuerdo o convenio colectivo se haya establecido la incorporación de los trabajadores directamente al plan de pensiones, se entenderán adheridos al mismo; salvo que el acuerdo o convenio colectivo prevea que, en el plazo acordado a tal efecto, los trabajadores puedan declarar expresamente por escrito a la comisión promotora o de control del plan que desean no ser incorporados al mismo.

Las empresas deberán negociar y, en su caso, acordar con los representantes legales de las personas trabajadoras sistemas de previsión social de empleo en la forma que se determine en la legislación laboral.»

Dado que la legislación laboral no contiene ninguna previsión con respecto a la negociación y toma de acuerdos en materia de sistemas de previsión social, se considera este Proyecto de Ley un cauce apropiado para materializar esta cuestión, incorporando una mención expresa en el artículo 85.1 del Estatuto de los Trabajadores, similar a la prevista para los planes de igualdad (ya recogida en la normativa en vigor) o los planes de movilidad sostenible (de nueva incorporación por este Proyecto).

La anterior propuesta se formula sin perjuicio de recordar la conveniencia de incorporar otros estímulos financieros y fiscales que permitan conseguir los objetivos enunciados en la Ley 12/2022, atendiendo al reducido éxito de los incentivos establecidos hasta ahora, según se desprende de:

— Las contribuciones a Planes de Pensiones de empleo en el 2022 (que no sólo no han aumentado, sino que se han reducido en 78 millones de euros con respecto a 2021) y,

— El imperceptible impacto de las medidas en los convenios colectivos negociados desde la entrada en vigor de la norma, según se desprende de la Estadística publicada por el Ministerio de Trabajo y Economía Social, de la que se hizo eco la prensa hace tan sólo unos días.

ENMIENDA NÚM. 578

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final sexta. Modificación Ley 38/2015.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 387

Texto que se propone:

«Disposición final sexta. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario queda modificada en los siguientes términos:

[...]

Tres. El apartado 3 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

“3. Para el establecimiento de una línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, o su modificación significativa desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.

El estudio informativo comprende el análisis y la definición, tanto en aspectos geográficos, que tendrán en cuenta entre otros aspectos la integración de la infraestructura en el territorio especialmente en su paso por núcleos urbanos, como funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta, teniendo en cuenta la funcionalidad presente y futura de las infraestructuras entre los criterios a considerar para esta selección, **la capacidad de sostenibilidad económica y la interoperabilidad en el material rodante**. En su caso, el estudio informativo incluirá el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas con el contenido previsto en la legislación ambiental y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario incluir en este apartado el hecho de que la explotación presente y futura de las líneas depende también de tecnologías que se usen; esto afecta, en consecuencia, a su rentabilidad y su sostenibilidad. Un ejemplo de esto es que, si se hace una infraestructura y sólo hay un fabricante o una tecnología para explotar dicha línea, el propósito que se persigue, puede verse trastocado.

ENMIENDA NÚM. 579

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final décima.

Texto que se propone:

«Disposición final décima. Comienzo en la utilización del procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros.

El procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros previsto en el artículo 58 y siguientes de la ley se empezará a utilizar para la compensación correspondiente al transporte realizado en el año 2024, cuya primera liquidación será en 2025. Las bases reguladoras correspondientes a las subvenciones a los costes operativos de la prestación del servicio se publicarán

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 388

antes del 31 de diciembre de 2023. De conformidad con lo establecido por el artículo 7 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, el importe máximo de las subvenciones se ajustará a las disponibilidades presupuestarias de cada año.

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 57.1, la dotación inicial del FESMO-FCPJ no podrá ser inferior a la suma de los créditos consignados para subvenciones a las entidades locales por servicios de transporte colectivo urbano en los Presupuestos Generales del Estado del último ejercicio en cumplimiento de lo dispuesto en la Disposición Adicional Quinta del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, incrementada en un 300%.»

JUSTIFICACIÓN

Este incremento se corresponde con la valoración objetiva de las necesidades de financiación del sector realizada en diversos estudios técnicos, considerando que la financiación del Estado ha de representar un 25 % de los costes operativos del servicio.

ENMIENDA NÚM. 580

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final décima.

Texto que se propone:

«Disposición final décima. Comienzo en la utilización del procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros.

Comienzo en la utilización del procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros. El procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros previsto en el artículo 58 y siguientes de la ley se empezará a utilizar para la compensación correspondiente al transporte realizado en el año 2024, cuya primera liquidación será en 2025. Las bases reguladoras correspondientes a las subvenciones a los costes operativos de la prestación del servicio se publicarán antes del 31 de diciembre de 2023. De conformidad con lo establecido por el artículo 7 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, el importe máximo de las subvenciones se ajustará a las disponibilidades presupuestarias de cada año, **aunque en todo caso deberá suponer un nivel de aportación mínima del 20 % de las necesidades globales del sistema de transporte público.»**

JUSTIFICACIÓN

Modificación de la disposición final décima con el objeto de prever expresamente –del mismo modo que en la enmienda del artículo 57.2 y del artículo 61.2– que estos Fondos fijen un nivel de aportación mínima por parte de la administración estatal competente para garantizar, al total del sistema de transporte público, un límite de ayuda mínimo necesario para el sostenimiento del mismo transporte público objeto de subvención.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 389

ENMIENDA NÚM. 581

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

«**Disposición final XX. Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.**

Se modifica el artículo 42.2, que queda redactado en los siguientes términos:

“2. No tendrán la consideración de rendimientos del trabajo en especie:

a) Las cantidades destinadas a la actualización, capacitación o reciclaje del personal empleado, cuando vengan exigidos por el desarrollo de sus actividades o las características de los puestos de trabajo.

b) Las primas o cuotas satisfechas por la empresa en virtud de contrato de seguro de accidente laboral o de responsabilidad civil del trabajador.

c) los servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2.m de la Ley XX/2023, de Movilidad Sostenible con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo. Cuando estos servicios sean de contratación directa por parte de la empresa y de uso gratuito para los empleados, siempre y cuando estén disponibles para todos los empleados y sean utilizados principalmente para ir al trabajo.”

Se modifica el artículo 42.3, que queda modificada en los siguientes términos:

“3. Estarán exentos los siguientes rendimientos del trabajo en especie.

[...]

e) Las cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros **y servicios de movilidad compartida en los términos previstos en el artículo 2 de la Ley XX/2023, de movilidad sostenible**, con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, con el límite de 1.500 euros anuales para cada trabajador. También tendrán la consideración de cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar ~~el citado servicio público~~ **los citados servicios**, las fórmulas indirectas de pago que cumplan las condiciones que se establezcan reglamentariamente.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Tradicionalmente en el estado español, dentro del concepto de retribución flexible se contemplan solo los servicios de transporte público colectivo. Consideramos necesario ampliar este concepto para dar cobertura a aquellas personas para las que el transporte público no solventa sus necesidades de movilidad al trabajo. Cuando no se dispone de una buena conexión en transporte público, a estas personas no se les ofrece ningún incentivo para utilizar otros modos sostenibles por lo que suelen recurrir al uso de su vehículo particular.

Entendemos que es necesario adaptar esa normativa al cambio de paradigma que trata de impulsar este proyecto de Ley. A tal fin, consideramos necesaria la inclusión de los servicios de movilidad compartida (siguiendo la definición del artículo 2.s) tal y como se ha presentado en la enmienda correspondiente al artículo 2.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 390

4. de este documento en la que se contemplan, entre otros, los servicios de rent-a-car o arrendamiento de vehículos con conductor, el «carsharing», el «motosharing», las bicicletas compartidas, patinetes y otros vehículos de movilidad personal) dentro de la retribución flexible mejorará el éxito de las medidas para la sostenibilidad de la movilidad al trabajo.

En este sentido, entendemos necesario que se aclare que estas cantidades pueden utilizarse tanto directamente por el/la empleado/a (por ejemplo, alquilando una bicicleta compartida a título personal) como si es la empresa la que pone el servicio a su disposición de manera gratuita (por ejemplo, con un servicio de bus lanzadera). Estos últimos, de manera similar a como ocurre en otros países de nuestro entorno, no estarían considerados como retribución en especie.

ENMIENDA NÚM. 582

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición final XX. Inclusión de actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible en el Catálogo de medidas estandarizadas de eficiencia energética.

En el Catálogo de medidas estandarizadas de eficiencia energética regulado en el artículo 18 del Real Decreto 36/2023, de 24 de enero, por el que se establece un sistema de Certificados de Ahorro Energético se incluirán en todo caso actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible.»

JUSTIFICACIÓN

Las entidades que apuesten por la movilidad sostenible deben ver recompensado ese esfuerzo a través de ventajas económicas. En este sentido, debe facilitarse a los sujetos obligados del Sistema Nacional de Obligaciones de Eficiencia Energética (SNOEE) regulado en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia cumplir sus obligaciones de ahorro energético a través de actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible tal y como se hace en otros países de nuestro entorno como Francia.

ENMIENDA NÚM. 583

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposiciones finales nuevas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 391

Texto que se propone:

«Disposición final XX. Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Se modifica el artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, que queda modificada en los siguientes términos:

“Artículo 48. Servicios de recarga energética.

[...]

5. Para la ~~instalación~~ **ejecución** de ~~puntos~~ **nuevas instalaciones** de recarga de **vehículos eléctricos y todos los equipamientos asociados necesarios, con una capacidad agregada de cargadores superior a 1 MW**, no podrá exigirse por parte de las administraciones públicas competentes **tanto locales como autonómicas o estatales** la obtención de licencia o autorización previa de obras, instalaciones, de funcionamiento o de actividad, **de carácter urbanístico, incluyendo autorizaciones de uso especial del suelo**, de carácter medioambiental ni otras de clase similar o análogas, excepto en edificaciones del patrimonio histórico-artístico con la categoría de bien de interés cultural.

Las licencias o autorizaciones previas, **incluyendo el régimen de autorizaciones previsto en el artículo 53**, serán sustituidas por declaraciones responsables, de conformidad con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, relativas al cumplimiento de las previsiones legales establecidas en la normativa vigente. En todo caso, el declarante deberá estar en posesión del justificante de pago del tributo correspondiente cuando sea preceptivo. La declaración responsable deberá contener una manifestación explícita del cumplimiento de aquellos requisitos que resulten exigibles de acuerdo con la normativa vigente, incluido, en su caso, estar en posesión de la documentación que así lo acredite.

La declaración responsable permitirá realizar la instalación del punto de recarga e iniciar el servicio de recarga energética desde el día de su presentación, sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección de las administraciones públicas competentes.

La inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, en cualquier dato, manifestación o documento que se acompañe o incorpore a una declaración responsable, o la no presentación de la declaración responsable determinará la imposibilidad de explotar la instalación y, en su caso, la obligación de retirarla desde el momento en que se tenga constancia de tales hechos, sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles o administrativas a que hubiera lugar.

Las administraciones públicas competentes establecerán los elementos de la declaración responsable que tendrán dicho carácter esencial

Lo previsto en este apartado se entenderá sin perjuicio del régimen de autorizaciones previsto en el artículo 53.”»

JUSTIFICACIÓN

La práctica habitual que están encontrando los promotores de estas instalaciones de recarga eléctrica dista mucho de lo incluido en el presente artículo, así como del espíritu del Real Decreto-ley 29/2021, de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables. Con carácter general, las Entidades Locales hacen una aplicación extensiva de sus competencias exigiendo, aun cuando no es preceptivo, la solicitud de licencias de obras para la ejecución de tales infraestructuras, esto es, no aceptan la presentación de la declaración responsable para ejecutar los trabajos objeto de la misma, con la consecuente dilación en el tiempo y los expedientes sancionadores que determinadas Entidades Locales incoan en caso de no solicitar y obtener dichas autorizaciones. Así, las empresas promotoras nos encontramos ante una manifiesta indefensión frente a las Entidades Públicas.

Cabe destacar que solo una minoría de Entidades Locales han aceptado tramitar tales declaraciones responsables, pero bajo supuestos muy tasados de instalaciones particulares, y en ningún caso si la obra ha de transcurrir por la vía pública, excepción no contemplada por la regulación aplicable.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 392

Adicionalmente, esta situación se ve acrecentada por el hecho que las propias compañías distribuidoras de energía eléctrica exigen la presentación de licencias de obras para la correcta recepción de las instalaciones a ceder por parte de los promotores de las infraestructuras. Por tanto, el presente artículo no resulta de aplicación en la construcción de las estaciones de recarga con potencia superior a 250 KW y de igual manera tampoco en las instalaciones de baja tensión cuando se solicitan potencias superiores a los 100 KW con una extensión de red realiza por parte del promotor de la instalación (distinto de la distribuidora de energía eléctrica).

Ante esta situación, sería muy recomendable realizar una aclaración al propio artículo 48.5 de la LSE a los efectos de que todas las partes afectadas realizasen una correcta interpretación del mismo.

A mayor abundamiento, se ha puesto de manifiesto la necesidad de ampliar los supuestos a los que sea de aplicación este artículo 48.5 de la LSE, dado que con la actual redacción el despliegue de las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos se encuentra en cotas muy por debajo de las necesarias para llegar a los objetivos marcados.

Adicionalmente, a nuestro entendimiento la propia Administración tiene que ser asegurarse que son estas instalaciones en concreto y no otras las que se benefician de unos requisitos concretos para su tramitación. Es por ello que los requisitos que han regir la aplicación de estas modificaciones no ha de dar equívoco al fin último de la instalación a ejecutar.

En consecuencia, junto con la aclaración del propio artículo 48.5 se plantea la necesidad de realizar una modificación más profunda.

Por eso, proponemos esta enmienda para agilizar la tramitación administrativa de estos activos, sin perder en ningún caso, la seguridad jurídica de los trámites modificados.

ENMIENDA NÚM. 584

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición final XX. Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Se modifica el artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, que queda modificada en los siguientes términos:

“Artículo 53. Autorización de instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas directas.

1. Para la puesta en funcionamiento de nuevas instalaciones de transporte, distribución, producción, y líneas directas e ~~infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos~~ de potencia superior a ~~250~~ 1MW, contempladas en la presente ley o modificación de las existentes se requerirá de las siguientes autorizaciones administrativas:

a) Autorización administrativa previa, que se tramitará con el anteproyecto de la instalación como documento técnico y, en su caso, conjuntamente con la evaluación de impacto ambiental, según lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y otorgará a la empresa autorizada el derecho a realizar una instalación concreta en determinadas condiciones.

La autorización administrativa de instalaciones de generación no podrá ser otorgada si su titular no ha obtenido previamente los permisos de acceso y conexión a las redes de transporte o distribución correspondientes.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 393

b) Autorización administrativa de construcción, que permite al titular realizar la construcción de la instalación cumpliendo los requisitos técnicos exigibles.

Para solicitarla, el titular presentará un proyecto de ejecución junto con una declaración responsable que acredite el cumplimiento de la normativa que le sea de aplicación.

Para su resolución se deberán analizar los condicionados exclusivamente técnicos de aquellas Administraciones Públicas, organismos o empresas que presten servicios públicos o de interés económico general, únicamente en lo relativo a bienes y derechos de su propiedad que se encuentren afectados por la instalación.

La tramitación y resolución de autorizaciones definidas en los párrafos a) y b) del apartado 1 del presente artículo podrán efectuarse de manera consecutiva, coetánea o conjunta.

c) Autorización de explotación, que permite, una vez ejecutado el proyecto, poner en tensión las instalaciones y proceder a su explotación.

Para la ejecución de nuevas instalaciones de recarga de vehículos eléctricos y todos los equipamientos asociados necesarios, con una capacidad agregada de cargadores superior a 1 MW, así como las líneas de transporte y distribución necesarias para alimentar a dichas instalaciones, y sin perjuicio de lo establecido en el artículo 55 siguiente, se requerirá una declaración responsable, de conformidad con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, relativas al cumplimiento de las previsiones legales establecidas en la normativa vigente. En todo caso, el declarante deberá estar en posesión del justificante de pago del tributo correspondiente cuando sea preceptivo. La declaración responsable deberá contener una manifestación explícita del cumplimiento de aquellos requisitos que resulten exigibles de acuerdo con la normativa vigente, incluido, en su caso, estar en posesión de la documentación que así lo acredite.

Adicionalmente, para la puesta en funcionamiento de tales instalaciones de recarga de vehículos será necesaria la obtención de la autorización de explotación, que permite, una vez ejecutado el proyecto, poner en tensión las instalaciones y proceder a su explotación.

[...]

2. La Administración Pública competente podrá establecer que determinados tipos de modificaciones no sustanciales de las instalaciones de transporte, distribución y producción, líneas directas e infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos **con una capacidad agregada de potencia cargadores superior a 250 1 MW** no queden sometidas a las autorizaciones administrativas previas previstas en los apartados 1.a) y b).

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Si bien es cierto, que se están dando los primeros pasos para reducir la carga administrativa necesaria para la instalación de puntos de recarga eléctrica fundamentalmente en instalaciones de servicio, sería recomendable realizar una reflexión más profunda a los efectos de ampliar tal reducción a cualesquiera puntos de recarga de vehículos eléctricos.

La solicitud de la autorización administrativa previa y de la autorización administrativa de construcción hace que la ejecución de la instalación se demore considerablemente, máximo cuando de acuerdo con el presente artículo el plazo para su resolución es de 12 meses, a lo que hay que añadir que el silencio administrativo es negativo.

A mayor abundamiento, una vez que se encuentra ejecutada la infraestructura, para ponerla en servicio es necesario obtener la Autorización de Explotación momento en el cual la Administración, en base a su facultad inspectora, corrobora que la misma ha sido ejecutada de conformidad con el Proyecto planteado.

Parece, por tanto, redundante que en proyectos como son la ejecución de instalaciones de recarga de vehículos eléctrico de potencia superior a 250kW sea necesaria una actuación *ex-ante* y *ex-post* de la Administración Competente, máxime cuando en un momento posterior, necesariamente la Administración ha de comprobar si la ejecución se ha realizado correctamente aportando la Autorización de explotación, sin la cual dicha instalación de recarga no puede ponerse en funcionamiento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 394

Adicionalmente, a nuestro entendimiento la propia Administración tiene que asegurarse que en el caso en que se desarrollen trámites administrativos *ad-hoc* para la ejecución de instalaciones de recarga de vehículos eléctricos son estas instalaciones en concreto y no otras las que se benefician de tales trámites. Es por ello que los requisitos que han regir la aplicación de estas modificaciones no ha de dar equívoco al fin último de la instalación a ejecutar.

En consecuencia, parece razonable plantear una modificación en la tramitación administrativa en el sentido de racionalizar trámites y plazos, pudiendo utilizar el mecanismo de la declaración responsable que la propia Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas permite.

Por eso, proponemos esta enmienda para agilizar la tramitación administrativa de estos activos, sin perder en ningún caso, la seguridad jurídica de los trámites modificados.

ENMIENDA NÚM. 585

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición final XX. Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Se modifica el artículo 54 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, que queda modificada en los siguientes términos:

“Artículo 54. Utilidad pública.

1. Se declaran de utilidad pública las instalaciones eléctricas de generación, transporte, distribución de energía eléctrica y las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos ~~de potencia superior a 250 kW~~ **con una capacidad agregada de cargadores superior a 3 MW**, a los efectos de expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su establecimiento y de la imposición y ejercicio de la servidumbre de paso.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Un avance sin discusión ha sido la inclusión de las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos con potencia superior a 250kW como instalaciones susceptibles de ser declaradas de utilidad pública, tal y como integra el propio artículo 54 de la LSE.

Este reconocimiento supone el otorgamiento de importantes derechos en materia de expropiación forzosa y servidumbres de paso.

Ahora bien, la declaración de utilidad pública también ha de reconocerse para infraestructuras que bien por su volumen o su especial transcendencia deban ser consideradas como un bien jurídico susceptible de una protección especial.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 395

ENMIENDA NÚM. 586

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición final XX. Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Se modifica el artículo 55 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, que queda modificada en los siguientes términos:

“Artículo 55. Solicitud de la declaración de utilidad pública.

1. Para el reconocimiento en concreto de la utilidad pública de las instalaciones aludidas en el artículo anterior, será necesario que la empresa interesada lo solicite, incluyendo el proyecto de ejecución de la instalación y una relación concreta e individualizada de los bienes o derechos que el solicitante considere de necesaria expropiación.

Adicionalmente, en el caso de instalaciones de recarga de vehículos eléctricos y todos los equipamientos asociados necesarios con una capacidad agregada de cargadores superior a 3 MW será necesaria también la obtención de la Autorización Administrativa Previa y la Autorización administrativa de construcción.

2. La petición se someterá a información pública y se recabará informe de los organismos afectados.

3. Concluida la tramitación, el reconocimiento de la utilidad pública será acordado por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, si la autorización de la instalación corresponde al Estado, sin perjuicio de la competencia del Consejo de Ministros en caso de oposición de organismos u otras entidades de derecho público, o por el organismo competente de las Comunidades Autónomas o Ciudades de Ceuta y Melilla en los demás casos.

4. El plazo máximo para resolver sobre las solicitudes de declaración de utilidad pública para instalaciones de recarga de vehículos eléctricos descritas en el apartado 1 del presente artículo será de 12 meses, desde la fecha de presentación de la solicitud.

En el caso en que transcurridos los 12 meses no haya habido resolución expresa, la misma se entenderá estimada.”»

JUSTIFICACIÓN

De conformidad con lo descrito en la enmienda anterior, no toda estación de recarga de vehículos eléctricos conlleva la necesidad de declarar su utilidad pública y en consecuencia de la realización de todos los trámites aparejados a la misma. Es por ello, que en colación con lo descrito en el apartado anterior, solo en los casos en que se solicite la declaración de utilidad pública, y en aras de una mayor seguridad jurídica, sea necesario solicitar también la autorización administrativa previa y la autorización administrativa de construcción.

Ahora bien, tal y como se ha venido describiendo a lo largo del documento, una cuestión a analizar en este punto es también la dilación en el tiempo para la tramitación de cualesquiera declaraciones de utilidad pública. Así, cabe hacer una referencia a distintos ordenamientos jurídicos muy próximos a España para observar notables diferencias en la tramitación. En este sentido, el ordenamiento francés, donde los plazos para la tramitación son sustancialmente inferiores, a título ejemplificativo, cuando es una única Administración la competente para conocer de la autorización, el plazo aplicable es de un mes,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 396

ampliándose a dos para los casos en que sean más de una Administración la competente y a mayores, con carácter general se considera el silencio administrativo como positivo.

Por eso, proponemos esta enmienda para agilizar la tramitación administrativa de estos activos, sin perder en ningún caso, la seguridad jurídica de los trámites modificados.

ENMIENDA NÚM. 587

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

« **Disposición final XX. Modificación del Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos.**

Se modifica el artículo 11 del Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos, que queda modificada en los siguientes términos:

“Artículo 11. Régimen de autorización de las infraestructuras eléctricas de puntos de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 250 kW.

1. Las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos ~~de potencia superior a 250 kW~~ **con una capacidad agregada de cargadores superior a 1 MW** quedan sometidas al procedimiento de autorización que resulte de aplicación, de conformidad con el artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

2. Cuando la competencia de la autorización de las instalaciones referidas corresponda a la Administración General del Estado, se estará a lo establecido en el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministros y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.”»

JUSTIFICACIÓN

Como continuación de la enmienda al artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, y en aras de hacer concordante toda la normativa aplicable, sería necesario modificar el artículo 11.1 del RD 184/2022.

El fundamento de esta modificación radica en la posibilidad de que parte de los trámites administrativos para la ejecución de instalaciones de recarga eléctrica puedan ser agilizados mediante la utilización del instrumento de declaración responsable, tal y como se propone modificar en la LSE.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 397

ENMIENDA NÚM. 588

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición final XX. Modificación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Se modifica el artículo 32 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que queda modificada en los siguientes términos:

“Artículo 32. Zona de afección.

1. La zona de afección de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

En el caso especial de túneles y sus elementos auxiliares, constituirán zona de afección los terrenos situados entre las proyecciones verticales de los hastiales exteriores de los mismos y además dos franjas de terreno adicionales de 50 metros de anchura, una a cada lado de dichas proyecciones, medidas horizontal y perpendicularmente al eje de los túneles o elementos auxiliares, salvo que en aplicación de lo dispuesto en el artículo 31.3 se derivara un grado de protección diferente.

2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

La solicitud de autorizaciones podrá efectuarse, en todo caso, por los medios telemáticos previstos en la legislación sobre procedimiento administrativo y sus normas de desarrollo.

Sin perjuicio de lo anterior, en los casos de instalaciones de recarga de vehículos eléctricos junto con los equipamientos asociados necesarios, con una capacidad agregada de cargadores superior a 1 MW, la autorización deberá solicitarse por su titular y resultará efectiva, desde el momento en el que se presente la declaración responsable para la realización de las obras, de conformidad con lo establecido en el artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

A estos efectos, para que tal requisito sea aplicable, la instalación de recarga de vehículos eléctricos de deberá encontrar situada, al menos, a 50 metros de distancia de la carreta, así como no encontrarse en curso ningún plan de modificación de trazado o ampliación de tal vía.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Si bien es cierto la cercanía de carreteras del Estado que se puedan ver afectadas por la actividad ejecutada en la zona de afección, no es menos cierto que hay una distancia prudencial a los efectos de que determinadas actividades puedan simplificar su tramitación administrativa para autorizar una determinada actividad.

Así, tomando como referencia la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico y su artículo 48 y en aras de simplificar los trámites y fundamentalmente los plazos para llevar a cabo el despliegue de las infraestructuras de recarga eléctrica se plantea que el trámite de solicitud de autorización administrativa sea modificado por la presentación de una declaración responsable.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 398

Es evidente la reducción en el plazo para cumplir con el requisito planteado y todo ello, sin perjuicio de la potestad inspectora de la Administración Competente quien en el ejercicio de sus funciones puede y debe fiscalizar la actividad de las empresas que operan en el mercado, sancionando aquellas conductas que se hayan realizado sin tener en cuenta o contraviniendo la normativa aplicable.

Por eso, proponemos esta enmienda para agilizar la tramitación administrativa de estos activos, sin perder en ningún caso, la seguridad jurídica de los trámites modificados.

ENMIENDA NÚM. 589

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición final XX. Modificación del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

Se modifica el artículo 83 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, que queda modificada en los siguientes términos:

“Artículo 83. Obras e instalaciones.

1. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38 de la Ley de Carreteras y 123 de este Reglamento (artículo 23.2).

2. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación o mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes y de lo dispuesto en el artículo 39 de la Ley (artículo 23.3).

3. Sin perjuicio de lo anterior, en los casos de instalaciones de recarga de vehículos eléctricos y todos los equipamientos asociados necesarios con una capacidad agregada de cargadores superior a 1 MW, la autorización deberá solicitarse por su titular y resultará efectiva, desde el momento en el que se presente la declaración responsable para la realización de las obras, de conformidad con lo establecido en el artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

3- 4. La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera, en un futuro no superior a diez años (artículo 23.4).”»

JUSTIFICACIÓN

Como continuación a lo descrito en la enmienda al artículo 55 Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, y en aras de hacer concordante toda la normativa aplicable, sería necesario modificar el artículo 83 del Reglamento General de Carreteras.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 399

El fundamento de esta modificación radica en la posibilidad de que parte de los trámites administrativos para la ejecución de instalaciones de recarga eléctrica puedan ser agilizados mediante la utilización del instrumento de declaración responsable en las zonas de afección, tal y como se propone modificar en la LC.

ENMIENDA NÚM. 590

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición final XX. Modificación del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

Se modifica el artículo 92 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, que queda modificada en los siguientes términos:

«Artículo 92. Procedimiento.

1. El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras, instalaciones o actividades en las zonas de protección de las carreteras estatales, fuera de los tramos urbanos, así como para modificar su uso o destino, se ajustará al procedimiento descrito a continuación. Se exceptúan las correspondientes a estaciones de servicio, reguladas en el capítulo VIII del Título II de este Reglamento **y las propias de instalaciones de recarga de vehículos eléctricos y todos los equipamientos asociados necesarios con una capacidad agregada de cargadores superior a 1 MW situadas en la zona de afección de conformidad con el artículo 83 del presente Reglamento.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

A tenor de la enmienda al artículo 32 de la Ley 37/2015 de carreteras y de la enmienda al artículo 83 del Real Decreto 1812/1994 por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, la concordancia normativa resulta imprescindible para evitar problemas e interpretaciones discordantes posteriores en la aplicación de tales preceptos.

Así, parece razonable plantear la modificación del artículo 92.1 del Reglamento General de Carreteras para el caso que la modificación del artículo 32.2 de la LC, relativa a la ejecución de determinadas obras en la zona de afección de las carreteras del Estado, sea aprobada.

Por eso, proponemos esta enmienda para agilizar la tramitación administrativa de estos activos, sin perder en ningún caso, la seguridad jurídica de los trámites modificados.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 400

ENMIENDA NÚM. 591

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición final XX. Modificación del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

Se modifica el artículo 104 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, que queda modificada en los siguientes términos:

«Artículo 104. Procedimiento de solicitud y otorgamiento de autorizaciones fuera de los tramos urbanos.

1. La apertura de conexiones y accesos no previstos en el proyecto de construcción de la carretera deberá ser autorizada por la Dirección General de Carreteras, y se atenderá a sus normas e instrucciones.

Sin perjuicio de lo anterior, en las todas aquellas carreteras que no tengan la consideración de autovías, autopistas, vías rápidas o carreteras nacionales con IMD superiores a 3.000, y para los casos de instalaciones de recarga de vehículos eléctricos y todos los equipamientos asociados necesarios con una capacidad agregada de cargadores superior a 1 MW, la autorización deberá solicitarse por su titular y resultará efectiva, desde el momento en el que se presente la declaración responsable para su apertura, de conformidad con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

No obstante lo anterior, este requisito solo será aplicable en los casos en que la conexión o acceso (i) se encuentre a una distancia de, al menos, 100 metros respecto de la autovía, autopista, vía rápida o carretera nacional con IMD superior a 3.000 más cercana; (ii) haya, al menos, 100 metros de visibilidad en línea recta y en ambos sentidos en el tramo donde se pretenda abrir la conexión o el acceso; y (iii) no se encuentre en un tramo de concentración de accidentes.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

El artículo 104.1 del Reglamento General de Carreteras establece la necesidad de que toda apertura de un acceso o conexión no previstos inicialmente en el proyecto de construcción de una carretera ha de ser necesariamente autorizado de forma expresa por la Dirección General de Carreteras.

Resulta evidente que este tipo de acciones deben estar reguladas y sometidas a la función inspectora de la Administración Competente, en este caso, la Dirección General de Carreteras. No obstante, también resulta evidente que no puede tener la misma consideración una autopista, una autovía o una carretera convencional. En los dos primeros supuestos dado el volumen de utilización, la intensidad de circulación y sus propias características cualquier modificación sobre ellas deber ser realizada con la mayor de las cautelas por los efectos indeseados que modificaciones no bien estructuradas o planteadas pueden provocar.

Cuestión distinta son otro tipo de carreteras donde actuaciones limitadas y, por supuesto, controladas sobre sus accesos no conllevan un perjuicio ni efectos indeseados en las mismas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 401

Así, se plantea la posibilidad que ante determinados proyectos para la instalación de estaciones de recarga en fincas colindantes con carreteras que no sean autopistas, autovías o vías rápidas, el acceso a las mismas pueda ser regulado con una tramitación administrativa que permita acortar sus plazos de respuesta, teniendo en cuenta que en la presente fecha, los plazos reales de tramitación para la solicitud y obtención de dichas autorizaciones supera con creces los 12 meses, cuestión de suma importancia si lo que se pretende es desarrollar la red de infraestructuras necesarias para el fomento de la movilidad eléctrica.

En este sentido, se plantea la utilización del mecanismo de declaración responsable para poder disminuir los plazos administrativos, sin perjuicio de toda la función de control y fiscalización de la Administración Competente para garantizar el correcto funcionamiento de las actividades ejecutadas.

Por eso, proponemos esta enmienda para agilizar la tramitación administrativa de estos activos, sin perder en ningún caso, la seguridad jurídica de los trámites modificados.

ENMIENDA NÚM. 592

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición final XX. Modificación de la Orden de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicio.

Se modifica la disposición adicional tercera de la Orden de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicio, que queda modificada en los siguientes términos:

“Disposición adicional tercera.

Las autorizaciones de instalación de puntos de recarga eléctrica en instalaciones de servicios ya existentes y en explotación debidamente autorizadas por la Dirección General de Carreteras (en lo que sigue, «instalación de servicios principal») se ajustarán a las condiciones expresadas en los siguientes párrafos, además de a la regulación general contenida en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, el Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, el Anexo de esta orden ministerial, y el resto de normativa de aplicación. Esta disposición adicional no será de aplicación a aquellas instalaciones de recarga que dispongan de un generador propio alimentado con combustibles fósiles, a las que será de total aplicación la normativa de estaciones de servicio y unidades de suministro.

a) ~~La autorización podrá otorgarse al titular de la autorización de la instalación principal o al titular de la instalación de recarga eléctrica. En todo caso deberá solicitarse por el titular de la instalación de recarga eléctrica y todos los equipamientos asociados necesarios y resultará efectiva, desde el momento en el que se presente la declaración responsable para la realización de las obras, de conformidad con lo establecido en el artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.~~

El solicitante deberá acreditar tanto acreditar quien ostenta la titularidad de la autorización de la instalación principal, **así** como la conformidad de su titular con la actuación solicitada, mediante un contrato con el titular de la instalación de recarga en que queden reflejadas las obligaciones de las partes y, en particular, la asunción por el titular de la instalación principal de las obligaciones

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 402

dimanantes de la nueva autorización. Cuando la instalación principal tenga acceso directo a una vía de titularidad estatal o en cualquier otro caso en que ocupe el dominio público, este contrato deberá instrumentarse en documento público.

La acreditación a la que se refiere el párrafo anterior también podrá llevarse a cabo mediante la presentación de una declaración responsable firmada por el titular de la autorización de la instalación principal, por el titular de la instalación de recarga o por sus representantes con arreglo al modelo establecido en el Anexo I de esta Orden Ministerial, a la que se deberá acompañar una copia del contrato privado entre las partes.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Recientemente se ha publicado la propuesta de modificación de la Orden en virtud de la cual se pretendía reducir la carga administrativa y el plazo de resolución de los expedientes, en relación con la obtención de documentación a presentar ante la Dirección General de Carreteras para la obtención de su preceptiva autorización.

Cabe destacar que aun cuando esta modificación podría ser de utilidad para agilizar el proceso de obtención de la documentación a presentar, no influye de manera significativa en la reducción del plazo de obtención de la resolución.

Adicionalmente, la mencionada modificación únicamente es de aplicación a instalaciones de servicios ya existentes y en explotación, las cuales se encuentran autorizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Esto conlleva que se deje fuera del ámbito de aplicación a todos aquellos instalaciones de recarga de vehículo eléctrico que no se encuentren bajo esta casuística, lo que supone que un amplio número mantenga toda la carga administrativa propia de esta actividad.

Es por ello, que mediante el proceso de aprobación del proyecto de la Ley de Movilidad Sostenible, se plantee una modificación en tal Orden que permita una racionalización en los trámites de solicitud de autorizaciones pudiendo presentarse mediante el procedimiento de declaración responsable.

ENMIENDA NÚM. 593

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición Final nueva. Modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Uno. Se modifica el apartado 7 del artículo 12 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 12. Obras y actividades prohibidas.

[...]

7. No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 403

no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

Las Autoridades con competencias en materia de tráfico y control de emisiones que detecten vehículos catalogados como grandes emisores, de acuerdo con lo establecido en el Anexo correspondiente de esta norma, podrán notificar esta circunstancia a su titular con la finalidad de que tome conciencia del impacto medioambiental de su vehículo e instarle a que proceda a su revisión. La identificación de estos vehículos podrá realizarse mediante sistemas de medición empírica, remota e individualizada de las emisiones reales de los vehículos en su libre circulación en la vía pública, en los términos que reglamentariamente se determinen.”

Dos. Se introduce un Anexo IX (nuevo), que queda redactado de la siguiente manera:

“Anexo IX (nuevo). Cuadro de umbrales de emisión para identificar a un vehículo como gran emisor en función de la tipología del vehículo.

Tipología de vehículo	Contaminante	Unidades de medida	Valor umbral en unidades de medida	Valor derivado (estimado) en g/km
L	Monóxido de carbono	CO/CO ₂ (mol/mol)	1	25
	Hidrocarburos inquemados	HC/CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	210	4
	Monóxido de nitrógeno	NO/CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	190	1
	Dióxido de nitrógeno	NO ₂ /CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	375	3
	Material particulado	Opacidad (%)	7 %	0,25
M1	Monóxido de carbono	CO/CO ₂ (mol/mol)	0,1	11,9
	Hidrocarburos inquemados	HC/CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	19	0,8
	Monóxido de nitrógeno	NO/CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	118	1,8
	Dióxido de nitrógeno	NO ₂ /CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	86	1,8
	Material particulado	Opacidad (%)	4 %	0,26”

Tres. Se modifica la letra b) del apartado 2 de la Disposición final segunda, que queda redactada de la siguiente manera:

“Disposición final segunda. Habilitaciones normativas.

[...]

2. Asimismo se habilita específicamente al Gobierno:

a) para modificar los conceptos básicos contenidos en el anexo I de acuerdo con la variación de sus definiciones que se produzca en el ámbito de acuerdos y convenios internacionales con trascendencia en España.

b) para modificar el anexo II y el Anexo relativo al cuadro de umbrales de emisión para identificar a un vehículo como gran emisor en función de la tipología del vehículo.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

En 2021 se aprobaba la Ley del Cambio Climático y Transición Energética en España. Su artículo 3 dispone los objetivos de reducción de emisiones de gases de efectos invernadero, energías renovables y eficiencia energética que España deberá tener presente en sus diferentes acciones y sectores, tanto en el ámbito público como privado. Entre ellos se encuentran «Reducir en el año 2030 las emisiones de gases de efecto invernadero del conjunto de la economía española en, al menos, un 23 % respecto del año 1990» y «Alcanzar en el año 2030 una penetración de energías de origen renovable en el consumo de energía final de, al menos, un 42 %».

Por su parte, el artículo 14 de la citada Ley (Promoción de movilidad sin emisiones) dispone que «la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂, establecidas conforme a la normativa comunitaria». Entre ellas la Ley dispone a continuación medidas que impulsen la electrificación del parque y el establecimiento de zonas de bajas emisiones para el año 2023 en municipios de más de 50.000 habitantes (de más de 20.000 si exceden determinados indicadores de emisiones). Para cumplir con el mandato de crear estas zonas de bajas emisiones, el 27 de diciembre de 2022, se aprobó el Real Decreto 1052/2022 por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, cuyo objeto es establecer los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE establecidas por las distintas entidades locales, conforme al artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética.

Como ya ocurrió con otras políticas públicas relacionadas con la movilidad en el pasado (la pacificación del tráfico y los radares), es imprescindible identificar y concienciar sobre aquellas conductas que resulten especialmente contrarias al objetivo público que se pretende implementar. En el caso de la mejora de la calidad del aire a través de medidas relativas a la movilidad y el transporte, resulta especialmente llamativo que un reducido número de vehículos (el 1 %) produce hasta el 40 % de las emisiones que genera el transporte.

Con el objetivo de desincentivar la circulación de este tipo de vehículos se establece una modificación normativa para generar un mecanismo de identificación y notificación para sensibilizar a los conductores de aquellos vehículos grandes emisores que causan perjuicio medio ambiental.

Estos vehículos identificados como grandes emisores son en su inmensa mayoría vehículos muy antiguos que están por encima de la edad media del parque móvil español, cuya antigüedad media supera los 13 años y es de las más altas de Europa (cuya media es de 10 años). Además, la concienciación de los conductores de dichos vehículos supondría un impulso a las políticas de renovación y rejuvenecimiento del parque, con la posibilidad de comunicar las ayudas de financiación disponibles para la compra de vehículos menos contaminantes.

La concreta y correcta medición de emisiones facilitaría una definición exacta de los límites de contaminación de las ZBE, así como de los vehículos que pueden circular dentro de ellas. Efectivamente, el uso de políticas genéricas basadas en etiquetas de clasificación ambiental conlleva la imposibilidad de cumplir con el mandato de crear y definir las ZBE, tal y como ha señalado el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya con relación a la ZBE de la ciudad de Barcelona. Resulta imprescindible, pues, determinar con precisión qué vehículos son grandes emisores (un número reducido, pero que contribuyen en mayor medida a la contaminación del aire) para que las medidas restrictivas de las ZBE sean lo más efectivas, eficientes, proporcionadas y acordes a derecho.

Por todo lo anterior, se propone la modificación de la ley de tráfico en varios puntos. En primer lugar, revisar el artículo 12 para contemplar la identificación de vehículos grandes emisores y la notificación a sus propietarios. En segundo lugar, se introduce un nuevo Anexo para definir específicamente los umbrales según los cuales se realizará la categorización de los vehículos como grandes emisores según la tipología de vehículo. Los umbrales propuestos son suficientemente elevados como para que afecten única y exclusivamente a los vehículos más altamente contaminantes, que suponen un 1 % del parque móvil pero que causan un porcentaje mucho mayor de las emisiones totales de dicho parque. Por último, se contempla una modificación para habilitar al Gobierno a que pueda revisar dichos umbrales, con la finalidad de que la normativa pueda adaptarse de manera ágil a las circunstancias de cada momento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 405

ENMIENDA NÚM. 594

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Anexo I.

Texto que se propone:

«ANEXO I

Provisión de datos de transporte y movilidad

El presente anexo recoge la información relativa al suministro de datos de transporte de personas y movilidad para dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el capítulo III del título V de la presente ley.

1. Datos de la oferta de servicios programados de transporte de personas.

Se refiere a toda la información de servicios de transporte de personas que están programados mediante horarios o frecuencias y a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad:

a) Servicios de transporte incluidos: Aéreo, ferroviario, metro, tranvía, autobús urbano e interurbano, así como cualquier otro servicio de transporte de personas que pueda incluirse dentro de esta categoría.

b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, administraciones públicas y cualquier otra entidad en su papel de generadora de servicios de transporte de personas o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos a proporcionar: rutas, paradas, horarios, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental, servicios adicionales al transporte, **perturbaciones, información de estado en real tales como retrasos, anulaciones**, así como toda la información sobre servicios de transporte programado requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos y **apartado 2 relativo a datos dinámicos** del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Tal y como se explicita en el apartado XI de la exposición de motivos, la innovación basada en datos reportará enormes beneficios para la ciudadanía, entre otros, para una movilidad más eficiente y sostenible dentro de los objetivos del Pacto Verde Europeo y del desarrollo de un espacio común europeo de datos relativos a la movilidad. En este sentido, la creación de puntos de acceso nacionales sobre suministro de servicios de información con datos de desplazamientos multimodales en tiempo real juega un papel esencial en este objetivo.

Junto a los datos estáticos ya contemplados en el Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal incluidos en el anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, resulta esencial la inclusión de datos dinámicos tales como retrasos anulaciones etc. recogidos en el apartado 2 relativo a

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 406

datos dinámicos del mismo Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Los datos dinámicos juegan un papel fundamental para el impulso del transporte multimodal, ya que facilitan el desarrollo de servicios de movilidad multimodal innovadores y permiten a los usuarios planificar sus itinerarios, conexiones etc. así como encontrar nuevas conexiones y servicios de transporte y movilidad ante situaciones de retrasos/cancelaciones que imposibiliten la continuación del itinerario original.

ENMIENDA NÚM. 595

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Anexo I.

Texto que se propone:

«ANEXO I

Provisión de datos de transporte y movilidad

El presente anexo recoge la información relativa al suministro de datos de transporte de personas y movilidad para dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el capítulo III del título V de la presente ley.

1. Datos de la oferta de servicios programados de transporte de personas.

Se refiere a toda la información de servicios de transporte de personas que están programados mediante horarios o frecuencias y a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad:

[...]

c) Datos a proporcionar: rutas, paradas, horarios, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental, servicios adicionales al transporte, así como toda la información sobre servicios de transporte programado requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos y del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos. **Estos datos podrán incluir también, en el caso de los operadores de movilidad compartida y previo acuerdo del operador y la autoridad municipal, las pautas de uso de los vehículos compartidos, para maximizar la contribución de dicho servicio a los objetivos municipales de movilidad sostenible.**

[...]

2. Datos de la oferta de servicios a la demanda de transporte de personas y movilidad.

Se refiere a toda la información de servicios a la demanda de transporte de personas y de movilidad que están a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad, previa solicitud de estos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 407

a) Servicios de transporte y movilidad incluidos: Servicios de autobús o transbordador a la demanda, taxi, vehículo turismo con conductor, coche o moto compartido, coche o moto de alquiler, bicicleta, ciclo o patinete compartido, bicicleta o patinete de alquiler, **hub de servicios de movilidad con información de los servicios disponibles en los mismos** y todos aquellos servicios de transporte de viajeros y movilidad que se lleven a cabo mediante demanda.

b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, administraciones públicas y cualquier otra entidad **pública o privada** en su papel de generadora de servicios de transporte de personas o proveedora de servicios de movilidad, o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido.
[...]

3. Datos de las infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

Se refiere a toda la información de las infraestructuras vinculadas a los servicios de transporte de personas y relevante para éstos.

a) Infraestructuras incluidas: Terminales y estaciones, apeaderos, intercambiadores, aparcamientos ~~disuasorios~~, aparcamientos seguros para bicicletas, así como cualquier otra infraestructura de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad relevante para la programación y realización del viaje.
[...]

c) Datos a proporcionar: andenes, accesibilidad para personas de movilidad reducida, puntos de información, reserva y venta, conexiones con otras rutas y modos de transporte, aparcamientos ~~disuasorios~~ y aparcamientos seguros para bicicletas o ciclos, servicios ofrecidos y cualquier otra información que pueda resultar de interés para la programación, la realización y el desarrollo del viaje, así como toda la información sobre infraestructuras de transporte y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.
[...]

JUSTIFICACIÓN

A fin de integrar los diferentes modos de transporte y servicios de movilidad se debe ofrecer información sobre los servicios de movilidad que el ciudadano puede encontrar como por ejemplo en los hub de servicios de movilidad, aparcamientos, estaciones de servicio, puntos de recarga y repostaje, recogida de *e-commerce*, plataforma de última milla, etc.

ENMIENDA NÚM. 596

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

De modificación.

Precepto que se modifica:

Anexo I.

Texto que se propone:

«ANEXO I

Provisión de datos de transporte y movilidad

El presente anexo recoge la información relativa al suministro de datos de transporte de personas y movilidad para dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el capítulo III del título V de la presente ley.

[...]

3. Datos de las infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

Se refiere a toda la información de las infraestructuras vinculadas a los servicios de transporte de personas y relevante para éstos.

a) Infraestructuras incluidas: Terminales y estaciones, apeaderos, intercambiadores, aparcamientos disuasorios, aparcamientos seguros para bicicletas, así como cualquier otra infraestructura de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad relevante para la programación y realización del viaje.

b) Responsables del suministro de datos: los titulares de la infraestructura o equipamiento y los gestores de la misma, así como cualquier otro intermediario, cada uno con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) . Datos a proporcionar: andenes, accesibilidad para personas de movilidad reducida, puntos de información, reserva y venta, conexiones con otras rutas y modos de transporte, aparcamientos disuasorios y aparcamientos seguros para bicicletas o ciclos, servicios ofrecidos y cualquier otra información que pueda resultar de interés para la programación, la realización y el desarrollo del viaje, **perturbaciones, información de estado en tiempo real tales como retrasos, anulaciones**, así como toda la información sobre infraestructuras de transporte y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos **y en el apartado 2 relativo a datos dinámicos** del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos. Se excluye de lo anterior la información relativa a los puntos de suministro de combustibles tradicionales (gasolinas, gasóleos) y de fuentes de energía alternativas (biocarburantes, GNC, GNL, GLP, hidrógeno, electricidad), que se proveerá según lo previsto en la normativa sectorial aplicable.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Tal y como se explicita en el apartado XI de la exposición de motivos, la innovación basada en datos reportará enormes beneficios para la ciudadanía, entre otros, para una movilidad más eficiente y sostenible dentro de los objetivos del Pacto Verde Europeo y del desarrollo de un espacio común europeo de datos relativos a la movilidad. En este sentido, la creación de puntos de acceso nacionales sobre suministro de servicios de información con datos de desplazamientos multimodales en tiempo real juega un papel esencial en este objetivo.

Junto a los datos estáticos ya contemplados en el Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal incluidos en el anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, resulta esencial la inclusión de datos dinámicos tales como retrasos anulaciones etc. recogidos en el apartado 2 relativo a datos dinámicos del mismo Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Los datos dinámicos juegan un papel fundamental para el impulso del transporte multimodal, ya que facilitan el desarrollo de servicios de movilidad multimodal innovadores y permiten a los usuarios

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 409

planificar sus itinerarios, conexiones etc. así como encontrar nuevas conexiones y servicios de transporte y movilidad ante situaciones de retrasos/cancelaciones que imposibiliten la continuación del itinerario original.

En este sentido, los gestores de infraestructuras de transporte de pasajeros se encuentran en una posición estratégica para el impulso del transporte multimodal en nuestro país.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Republicano al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2023.—**Gabriel Rufián Romero**, Portavoz del Grupo Parlamentario Republicano.

ENMIENDA NÚM. 597

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

En todo el Proyecto.

Texto que se propone:

Todo proyecto de ley.

Modificación.

Se propone la modificación en todo el Proyecto de Ley de «Sistema Nacional de Movilidad Sostenible» por «Sistema de Movilidad Sostenible».

JUSTIFICACIÓN

Se propone el cambio de Sistema Nacional de Movilidad Sostenible por «Sistema de movilidad sostenible», mucho más acorde con su definición de «instrumento de colaboración de las políticas públicas de movilidad de las diferentes administraciones públicas dirigido a propiciar su sostenibilidad económica, social y medioambiental».

ENMIENDA NÚM. 598

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 410

Texto que se propone:

Exposición de motivos.

Modificación.

Se propone la modificación, en toda la Exposición de Motivos, del concepto «entorno urbano» por «entorno urbano y **metropolitano**».

JUSTIFICACIÓN

Es necesario que la ley también reconozca el ámbito metropolitano, que tiene unas claras diferencias respecto al ámbito urbano y rural.

ENMIENDA NÚM. 599

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1.

Texto que se propone:

Artículo 1.

Modificación.

Se propone la modificación del **Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. La presente ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.

2. En particular esta ley pretende:

a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema integrado de movilidad para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.

b) Facilitar la existencia de un sistema de transportes multimodal de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente.

c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad.

d) Fortalecer los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.

e) Establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano y **metropolitano** que se rija por los principios de **equidad, eficiencia**, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.

JUSTIFICACIÓN

Es necesario que la ley también reconozca el ámbito metropolitano, que tiene unas claras diferencias respecto al ámbito urbano y rural.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 411

ENMIENDA NÚM. 600

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1.

Texto que se propone:

Artículo 1.2.

Modificación

Se propone la modificación del apartado 2 **Artículo 1. Objeto y finalidad de la Ley**, mediante la inclusión de una nueva letra en el apartado 2, con la siguiente redacción:

a. **Conseguir la neutralidad climática del sistema del transporte público en el más corto plazo posible antes de 2050. Para ello se incluirán en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte para 2030 y 2040 respecto a los niveles de 1990, cuya actualización solo se podrá contemplar al alza en las sucesivas revisiones del PNIEC.**

A ese respecto, se establece en esta ley como el objetivo de partida para 2030 lograr una reducción mínima de 27 Mt CO₂-eq tal y como se especifica en el PNIEC 2021-2030 en vigor.

JUSTIFICACIÓN

Como proponen diversas asociaciones, no se entiende que no se haya incluido en el articulado del Proyecto de Ley la obligación de conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad lo antes posible y, siempre, antes del 2050. Del mismo modo, tampoco ha establecido objetivos intermedios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para el 2030 y 2040 en relación con los niveles existentes en 1990. El actual redactado del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible ni siquiera incluye una vinculación legislativa con el PNIEC, por ello se propone mediante la presente modificación, la obligación de conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad lo antes posible y, siempre, antes del 2050 y objetivos intermedios cuantificados de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para el 2030 y 2040 en relación a los niveles existentes en 1990, que serán los que se queden establecidos en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) que esté en vigor.

ENMIENDA NÚM. 601

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

Artículo 2.1.

Modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 412

Se propone la modificación del apartado 1.d) del **Artículo 2. Definiciones**, que queda redactado en los términos siguientes:

d) Autoridad de transporte metropolitano: entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, **planificar y coordinar los servicios de transporte público, así como ejercer la potestad de ordenación tarifaria de los mismos**, incluidos los consorcios de transporte.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 602

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

Artículo 2.

Modificación.

Se propone la adición de dos nuevas definiciones en el **Artículo 2. Definiciones**, en los términos siguientes:

x) **Sistema tarifario integrado: modelo tarifario, gestionado por una autoridad de transporte metropolitano, con títulos de transporte propios, comunes a todos los operadores y tarifas fijadas por la citada autoridad.**

y) **Transporte público metropolitano: conjunto de servicios de transporte público prestados en el ámbito de una autoridad de transporte metropolitano**

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario incorporar estas dos nuevas definiciones que se utilizan en posteriores enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 603

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título Preliminar. Artículo 3.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 413

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del artículo 3. Relaciones entre administraciones públicas. Para este artículo no se ha tenido en cuenta el carácter necesariamente voluntario de las relaciones de cooperación interadministrativas a las que se tendrían que reconducir algunas funciones de coordinación, que aparecen en el Proyecto de Ley, especialmente sobre materias de competencia de las CCAA.

ENMIENDA NÚM. 604

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4.

Texto que se propone:

Artículo 4.

Modificación.

Se propone modificar el **Artículo 4. Derecho a la movilidad** en los términos siguientes:

Artículo 4. **Derecho a la movilidad en condiciones adecuadas**

1. Las administraciones públicas deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en la ley, a través de un sistema de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías, atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los requerimientos de la movilidad cotidiana.

2. El sistema de movilidad constituye un elemento esencial para mejorar la calidad de vida de las personas y sus oportunidades de progreso en relación con el acceso al empleo, la formación, los bienes y servicios, la cultura, el ocio y las demás actividades cotidianas. En consecuencia, deberá ser eficaz, seguro, asequible, eficiente, accesible, socialmente inclusivo y respetuoso con la salud y el medioambiente, integrando además soluciones digitales para facilitar estos objetivos.

3. El sistema de movilidad facilitará la movilidad activa y sostenible y podrá incluir servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.

4. El sistema de movilidad deberá desarrollarse en beneficio de las generaciones actuales y futuras, la prosperidad económica, la cohesión social, el equilibrio territorial y la calidad de vida.

JUSTIFICACIÓN

Cualquier política pública sectorial, en la medida que se dirige al conjunto de personas afectadas o beneficiadas por la misma, permite o facilita en dicho ámbito sectorial «el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales», sin que ello tenga que significar la asunción por el Estado, con invocación del artículo 149,1,1.º de la Constitución, de un grado de intervención sobre aquella política que desvirtúe la distribución de competencias hasta el punto que pretende hacerlo el proyecto de ley. La ley puede contener un mandato a las distintas Administraciones competentes de facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en la misma, pero resulta contrario al principio constitucional de distribución

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 414

de competencias que el poder ejecutivo estatal extienda su intervención a los espacios propios del resto de Administraciones para ejercer una supuesta «tutela» que resulta constitucionalmente injustificada.

La ley catalana de movilidad (Ley 9/2003), que constituye derecho vigente desde hace 20 años y aparece, sin duda, como el antecedente normativo de mayor contenido del proyecto de ley, configura la movilidad como un sistema de infraestructuras, servicios y formas de planificación y gestión que tiene carácter instrumental del derecho de los ciudadanos a la accesibilidad adecuada: Esta Ley tiene como principios inspiradores: a) el derecho de los ciudadanos a la accesibilidad en unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras y con el mínimo impacto ambiental posible (art. 2 a) ley 9/2003). Este derecho debe alcanzar a todas las personas, sin que sea exigible ningún estado o vinculación singular.

ENMIENDA NÚM. 605

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

Texto que se propone:

Artículo 5.

Modificación.

Se propone la modificación del **Artículo 5. Principios rectores**, que queda redactado en los términos siguientes:

La acción de ~~las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia~~ **la Administración General del Estado en el ámbito de sus competencias** estará guiada por los siguientes principios rectores:

1. Seguridad de las personas y del sistema de movilidad en su conjunto. Se incluye la seguridad operacional, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.

2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos y ciudadanas con independencia de su lugar de residencia.

3. Igualdad de trato y no discriminación. Los sistemas de transportes y movilidad deberán velar por la igualdad de trato y prevenir la discriminación de ciudadanos y ciudadanas por cualquier circunstancia social, y en particular por razón de sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica.

4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:

a. Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b. Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c. Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

d. Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 415

conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

5. Servicio al desarrollo económico sostenible. La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible nacional y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando el principio de neutralidad competitiva.

6. Digitalización. La movilidad deberá aprovechar el potencial de la digitalización y la tecnología, como herramientas para mejorar la adecuación del sistema a las necesidades de la ciudadanía y del sector productivo de la manera más eficiente posible.

7. Accesibilidad Universal. Los sistemas de transportes y movilidad, incluyendo servicios, infraestructuras y procesos, deberán concebirse y proyectarse desde el origen de tal forma que puedan ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en la mayor extensión posible, en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible, sin necesidad, salvo que no exista alternativa, de adaptación ni diseño especializado.

8. Resiliencia del sistema de transportes. Se deberá desarrollar un sistema de transportes resiliente, flexible y adaptable al cambio, dinámico y coordinado entre los distintos modos de transporte y niveles de Administración Pública, con una visión integrada desde el punto de vista de la gestión de infraestructuras.

9. Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España. El desarrollo de la política de movilidad estará alineado con (i) los objetivos asumidos por España a nivel internacional, en particular los relativos a la preservación del clima, la conservación de la biodiversidad y la calidad ambiental, (ii) la política y normativa europea sobre esta materia, (iii) los planes y estrategias desarrollados para el cumplimiento de los objetivos fijados, y (iv) los estándares y clasificaciones que sobre los distintos modos, servicios, recursos y prioridades se establezcan en relación con la sostenibilidad.

10. Transparencia, sensibilización y participación ciudadana. Las políticas de movilidad, tanto de personas como de mercancías, serán desarrolladas por las administraciones públicas con un enfoque integrador, basado en un modelo de gobierno abierto, en el que la transparencia y claridad en las comunicaciones con el ciudadano y la ciudadana, la sensibilización, la participación y la colaboración sean principios informadores del proceso de toma de decisiones, y dando oportunidad de involucrarse en dicho proceso a toda la ciudadanía, actores públicos y privados, sectores productivos y territorios interesados, situando al ciudadano y ciudadana en el centro de las decisiones.

11. Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la «ciudad de proximidad» de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario referir el precepto a la Administración General del Estado, para que se considere que los principios rectores del artículo 5 constituyen las bases dictadas al amparo de los artículos 149.13.º, 149.1 23.º y 149.1 25.ª de la CE a que hace referencia la DF8.ª del proyecto, debiendo detenerse la regulación del Estado en una materia de competencia autonómica a dichas bases y, a lo sumo, al desarrollo de algún aspecto que se considere indisociable de las mismas como podría ser el artículo 40 del proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 606

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 416

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6

Texto que se propone:

Artículo 6.1.

Modificación.

Se propone la modificación del apartado 1 del **Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Se crea el Sistema de Movilidad Sostenible como **instrumento de colaboración de las políticas públicas de movilidad de las diferentes administraciones públicas dirigido a** propiciar su sostenibilidad económica, social y medioambiental.

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

ENMIENDA NÚM. 607

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6

Texto que se propone:

Artículo 6.2.

Modificación.

Se propone la supresión del apartado 2 del **Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible**.

- ~~2.— El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible responde a una acción coordinada y cooperativa de la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las entidades locales y podrá contemplar medidas en todas las áreas que afectan a la movilidad y los transportes, tanto de personas como de mercancías, respetando el reparto competencial vigente.~~

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 417

sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

ENMIENDA NÚM. 608

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6.

Texto que se propone:

Artículo 6.4.

Modificación.

Se propone la modificación del apartado 4 del **Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible**, que queda redactado en los términos siguientes:

4. El Sistema de Movilidad Sostenible **podrá contar con aquellos instrumentos de participación y colaboración entre las Administraciones competentes que dichas Administraciones acuerden establecer, que podrán tener carácter bilateral o multilateral atendiendo a la naturaleza de las materias objeto de colaboración.**

En todo caso, formarán parte del Sistema de Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo previsto en esta ley, los siguientes instrumentos:

- a) La Conferencia Sectorial de Transportes.
- b) El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.
- c) El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
- d) **Los sistemas de integración de datos de movilidad que se establezcan por acuerdo de las Administraciones competentes.**

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

ENMIENDA NÚM. 609

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 418

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 7.

Texto que se propone:

Artículo 7.

Modificación.

Se propone la modificación del **Artículo 7. Objetivos del Sistema de Movilidad Sostenible**, que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo 7. Objetivos del Sistema de Movilidad Sostenible.

El Sistema de Movilidad Sostenible **tendrá entre otros objetivos, los siguientes:**

~~a) El establecimiento de objetivos, metodologías e instrumentos de seguimiento de las políticas de transporte y movilidad desarrolladas por las administraciones, a través del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios.~~

b) El establecimiento de mecanismos de colaboración para la prestación de servicios de transporte y movilidad, de la competencia de las diversas Administraciones en el territorio, especialmente en zonas rurales o de baja densidad de población.

~~c) La cooperación en el diseño, implementación y seguimiento de servicios de movilidad, incluyendo las zonas rurales o de baja densidad de población.~~

d) El impulso y facilitación de las actuaciones de integración e interoperabilidad de sistemas de información, títulos de transporte y pago de los servicios de movilidad y demás servicios accesorios o complementarios a la movilidad.

e) El apoyo en la adopción, de forma acordada entre las Administraciones competentes, de decisiones y definición de políticas coordinadas en materia de movilidad incluidas las inversiones necesarias.

f) El estudio y propuesta de sistemas para el suministro de información integrada en materia de movilidad.

~~g) La salvaguarda de los principios rectores del sistema de movilidad regulados en el artículo 5~~

~~h) El seguimiento de los planes de movilidad sostenible, de los planes de movilidad sostenible al trabajo, así como otros instrumentos de planificación a los que se hace referencia en el capítulo 2 del título II~~

i) El estudio y propuesta de sistemas de mejora de la seguridad (seguridad operacional, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad), calidad y eficiencia en la prestación de servicios de transporte y movilidad.

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 419

ENMIENDA NÚM. 610

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 8.

Texto que se propone:

Artículo 8.

Modificación.

Se propone la modificación del **Artículo 8. La Conferencia Sectorial de Transportes**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. La Conferencia Sectorial de Transportes es un órgano de cooperación de los previstos en los artículos 147 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y se regirá por lo dispuesto en esta Ley, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, y en los artículos 9 y siguientes de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

~~2. La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación.~~

3. La Conferencia Sectorial de Transportes **ejercerá, en todo caso, funciones consultivas y otras funciones en la forma que sea acordada por las Administraciones participantes en el ámbito de sus competencias respectivas.**

4. **Corresponderá a la Conferencia Sectorial de Transportes acordar la estructura y funcionamiento de los sistemas de integración de datos de movilidad, así como los objetivos y contenidos de la información que deban contener.**

5. **El régimen de adopción de acuerdos de la Conferencia Sectorial de Transportes será el establecido en el título III de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.**

~~6. En ningún caso las actuaciones del Foro de Movilidad Sostenible podrán considerarse sustitutivas de las que correspondan a la Conferencia Sectorial de Transportes de acuerdo con la normativa de aplicación.~~

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 420

ENMIENDA NÚM. 611

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 9.

Texto que se propone:

Artículo 9.2.

Modificación.

Se propone la modificación del apartado 2 del **Artículo 9. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible**, que queda redactado en los términos siguientes:

2. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible tiene como finalidad la cooperación de la Administración General del Estado, de las comunidades y ciudades autónomas, y de las administraciones locales en las materias de transporte y movilidad **que sean acordadas**.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 612

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10.

Texto que se propone:

Artículo 10.

Modificación.

Se propone la modificación del **Artículo 10. Composición y adopción de acuerdos por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible estará compuesto por la Presidencia, las Vicepresidencias y las Vocalías.
2. La presidencia corresponderá a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
3. Las Vicepresidencias se determinarán reglamentariamente.
4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, **las autoridades de transporte metropolitano en conurbaciones de más de 4 millones de habitantes**, los municipios de más de 1 millón de habitantes y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 421

5. La Secretaría, con voz y sin voto, corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

6. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible aprobará su reglamento interno por mayoría absoluta. El resto de acuerdos se adoptarán por mayoría de los asistentes **sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado siguiente.**

7. **El debate sobre asuntos o la adopción de acuerdos que afecten a las competencias de una Comunidad Autónoma requerirá la conformidad de la misma.**

JUSTIFICACIÓN

Con el objetivo de salvaguardar las competencias de las CCAA.

ENMIENDA NÚM. 613

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 11.

Texto que se propone:

Artículo 11.

Modificación.

Se propone la modificación del **Artículo 11. Funciones del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible tendrá, las siguientes funciones:

a) **Emitir informe sobre** el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios, así como sus revisiones.

b) **Emitir informe sobre** el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) antes de su aprobación.

c) **Emitir informe sobre los impactos en la movilidad, el transporte y los vectores ambientales relacionados con la movilidad derivados de la implantación de grandes infraestructuras de competencia estatal y sus instrumentos urbanísticos asociados, de acuerdo con la legislación estatal y autonómica de aplicación.**

~~e) Informar sobre los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible.~~

d) Contribuir a la elaboración de la memoria bienal sobre el funcionamiento del Sistema de Movilidad Sostenible.

e) Solicitar los informes que se acuerden al Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

f) Tomar en consideración, **en aquello que pueda afectar a las competencias de las Administraciones públicas diferentes del Estado, los informes que emanen del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.**

g) Todas aquellas que contribuyan a mejorar la cooperación de las administraciones públicas en materia de movilidad y transportes.

2. A tales efectos, se elaborará un Plan de Trabajo Bienal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 422

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

ENMIENDA NÚM. 614

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 12.

Texto que se propone:

Artículo 12.

Modificación.

Se propone la modificación del **Artículo 12. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Se crea el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, como un órgano **estatal del Sistema de Movilidad Sostenible referido exclusivamente a la competencia sectorial del Estado en materia de transportes y movilidad. Estará adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.**

2. Es el máximo órgano consultivo **estatal** en materia de movilidad y transportes en sus diferentes aspectos, que pretende servir de cauce institucional de participación y cooperación entre los sectores económicos, las organizaciones sociales, las personas usuarias y las administraciones públicas.

3. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible se organizará por secciones correspondientes a los diferentes ámbitos temáticos en los que se considere necesario estructurar su actividad.

4. Su composición, estructura y funcionamiento se establecerán reglamentariamente, debiendo garantizarse, en todo caso, la participación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, de las organizaciones empresariales y sindicales, de las asociaciones de consumidores y usuarios de ámbito estatal más representativas, las universidades y centros de investigación y, en general, de las entidades cívicas y sociales, incluido el sector asociativo de la discapacidad.

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 423

y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

ENMIENDA NÚM. 615

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 13.

Texto que se propone:

Artículo 13.

Modificación.

Se propone la modificación del **Artículo 13. Funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible**, que queda redactado en los términos siguientes:

El Consejo Superior de Movilidad Sostenible tendrá las siguientes funciones:

- a) Emitir informe en el procedimiento de elaboración del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios, así como en sus revisiones. Así mismo informará el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).
- b) **Emitir informe sobre** cualquier asunto que pueda serle sometido por el Gobierno, los Ministerios **o de forma facultativa por las demás administraciones competentes en materia de movilidad y transportes.**
- c) Realizar propuestas en relación con la movilidad y los transportes sostenibles **en el ámbito de las competencias del Estado.**
- d) Recibir información, con la periodicidad que se determine, con respecto a las políticas de transporte público colectivo, servicios de movilidad, infraestructuras de transporte y de los demás sistemas de transporte y movilidad, incluyendo la movilidad activa, **en el ámbito de la competencia del Estado, así como la que facultativamente puedan aportar las restantes administraciones competentes en la materia.**
- e) Desarrollar una labor permanente de prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo vinculado a la movilidad y al transporte, **sin perjuicio de las competencias de otras Administraciones sobre esta materia.**
- f) Informar en otros supuestos que reglamentariamente se determinen.

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 424

ENMIENDA NÚM. 616

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14.

Texto que se propone:

Artículo 14.

Modificación.

Se propone la modificación del título del artículo del **Artículo 14. Espacio de Datos Integrados de Movilidad (EDIM)**, que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo 14. Integración de datos de movilidad.

1. **Las administraciones competentes en materia transportes y movilidad cooperarán en la creación y funcionamiento de un sistema de integración de datos de movilidad que garantice la disponibilidad para todas las administraciones, y en las condiciones que se establezca reglamentariamente, para toda la ciudadanía, mediante datos abiertos, de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las administraciones públicas, los operadores de transporte y los gestores de infraestructura, entre otros.**

Dichos datos deberán seguir las especificaciones técnicas que sean establecidas de forma acordada por las administraciones competentes.

2. **Los datos y la información que de ellos se derive aportarán una visión integrada que permita su análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia para el diseño de las políticas públicas en materia de transportes y movilidad, incluida la relativa a los costes e ingresos de los servicios de transporte público y, cuando proceda, a las inversiones en materia de infraestructuras de transporte y su financiación.**

3.—**El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes.**

4.—**A los efectos de incorporar los servicios de transporte y movilidad de personas, el EDIM integrará la información recogida en el Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal al que se refiere el artículo 91.**

5.—**Con el fin de lograr la máxima fiabilidad de la información que se produzca, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial, previo informe de la Conferencia Sectorial de Transportes, establecerá la definición y normalización de datos y flujos, la selección de indicadores y los requerimientos técnicos necesarios para la integración de la información y para su análisis desde la perspectiva del principio de accesibilidad universal. Asimismo, establecerá el cronograma temporal para su desarrollo de acuerdo con los recursos que puedan disponerse**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 425

6. El sistema de datos integrados estará a disposición de las administraciones públicas, así como en los términos de acceso y difusión que se acuerden, se podrá poner a disposición de los gestores y profesionales de la movilidad y transportes, a la comunidad investigadora y del conjunto de la ciudadanía

7. La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, y las entidades locales acordarán **el modo de acceso a sus sistemas de información respectivos para permitir la alimentación del sistema de información de la manera más rápida y automática posible, y los datos necesarios para su mantenimiento y desarrollo**. Del mismo modo, las administraciones locales, autonómicas y estatal, acordarán las condiciones para el acceso y disposición de los datos que formen parte del sistema de información que precisen para el ejercicio de sus competencias.

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

ENMIENDA NÚM. 617

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 15.

Texto que se propone:

Artículo 15.

Modificación.

Se propone la modificación del **Artículo 15. Financiación del funcionamiento y actuaciones del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Los Presupuestos Generales del Estado de cada año incluirán en el presupuesto del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la o las partidas necesarias para asegurar el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad Sostenible.

2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá suscribir instrumentos de colaboración con otros departamentos ministeriales, con otras administraciones públicas autonómicas y locales y con entidades públicas o privadas, para la realización de las actividades recogidas en este título, que podrán ser financiadas con cargo a los créditos asignados al Sistema de Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 426

ENMIENDA NÚM. 618

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16.

Texto que se propone:

Artículo 16.1.

Modificación.

Se propone la modificación del apartado 1 del **Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) **es un documento de condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad en el ámbito de competencia estatal. Este documento podrá ser de aplicación al resto de las administraciones públicas en aquello no regulado por la legislación dictada en ejercicio de sus competencias respectivas, así como a las relaciones de cooperación y colaboración interadministrativa que se establezcan.**

JUSTIFICACIÓN

La movilidad no es un título competencial que incluya la asunción por parte del Estado de competencias que afecten directamente a la planificación, ordenación y gestión de los distintos sistemas, infraestructuras y servicios de transporte, incluida la determinación del contenido y efectos de la 'aprobación de planes sucesivos' y demás instrumentos «en cascada». De ser así, se produciría una vulneración directa de las competencias que las Comunidades Autónomas y, en particular la Generalitat, han asumido como exclusivas en estas materias en los respectivos Estatutos. Por ello, es necesario que el Proyecto de Ley se refiera exclusivamente el suministro de los preceptos señalados a las competencias reservadas al Estado en estas materias. Así, los documentos regulados en el presente artículo no pueden afectar a las competencias de las CCAA en materia de transportes y movilidad. De este modo, se prevé la supletoriedad en todo aquello que no esté regulado por la legislación autonómica y no invada competencias.

ENMIENDA NÚM. 619

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16.

Texto que se propone:

Artículo 16.2.

Modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 427

Se propone la modificación del apartado 2 del **Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. El DOMOS y los documentos complementarios forman parte del Sistema de Movilidad Sostenible en **los términos que sean acordados. por las Administraciones competentes.**

JUSTIFICACIÓN

La movilidad no es un título competencial que incluya la asunción por parte del Estado de competencias que afecten directamente a la planificación, ordenación y gestión de los distintos sistemas, infraestructuras y servicios de transporte, incluida la determinación del contenido y efectos de la 'aprobación de planes sucesivos' y demás instrumentos «en cascada». De ser así, se produciría una vulneración directa de las competencias que las Comunidades Autónomas y, en particular la Generalitat, han asumido como exclusivas en estas materias en los respectivos Estatutos. Por ello, es necesario que el Proyecto de Ley se refiera exclusivamente el suministro de los preceptos señalados a las competencias reservadas al Estado en estas materias. Así, los documentos regulados en el presente artículo no pueden afectar a las competencias de las CCAA en materia de transportes y movilidad. De este modo, se prevé la supletoriedad en todo aquello que no esté regulado por la legislación autonómica y no invada competencias.

ENMIENDA NÚM. 620

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16.

Texto que se propone:

Artículo 16.4.

Modificación.

Se propone la modificación del apartado 4 del **Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios**, que queda redactado en los términos siguientes:

4. El DOMOS tendrá carácter vinculante para todas las políticas públicas de la Administración General del Estado **en ejercicio de su competencia sectorial en materia de transportes y movilidad. Las demás administraciones podrán asumir sus determinaciones, en todo o en parte, cuando así lo acuerden voluntariamente.**

JUSTIFICACIÓN

La movilidad no es un título competencial que incluya la asunción por parte del Estado de competencias que afecten directamente a la planificación, ordenación y gestión de los distintos sistemas, infraestructuras y servicios de transporte, incluida la determinación del contenido y efectos de la 'aprobación de planes sucesivos' y demás instrumentos «en cascada». De ser así, se produciría una vulneración directa de las competencias que las Comunidades Autónomas y, en particular la Generalitat, han asumido como exclusivas en estas materias en los respectivos Estatutos. Por ello, es necesario que el Proyecto de Ley se refiera exclusivamente el suministro de los preceptos señalados a las competencias reservadas al Estado en estas materias. Así, los documentos regulados en el presente artículo no pueden afectar a las

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 428

competencias de las CCAA en materia de transportes y movilidad. De este modo, se prevé la supletoriedad en todo aquello que no esté regulado por la legislación autonómica y no invada competencias.

ENMIENDA NÚM. 621

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16.

Texto que se propone:

Artículo 16.5.

Modificación.

Se propone la modificación del apartado 5 del **Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios**, que queda redactado en los términos siguientes:

5. El DOMOS contendrá, en el ámbito de las competencias del Estado:

- a) Directrices generales para una movilidad sostenible, incluyendo de manera específica **las referidas a la movilidad rural o de zonas de baja densidad de población.**
- b) Objetivos, sendas e hitos cuantitativos y cualitativos de carácter indicativo **de las políticas de transportes y movilidad.**
- c) Orientaciones sobre los criterios de planificación de infraestructuras de transporte **de competencia estatal, tanto para generación de nueva infraestructura como para la gestión sostenible y eficiente de la conservación de las infraestructuras existentes.**
- d) Sistema de indicadores para el seguimiento de los objetivos, sendas e hitos.
- e) Relación de los ámbitos temáticos de otros instrumentos de la movilidad sostenible, como las directrices metodológicas y guías de buenas prácticas.
- f) ~~Elementos de las estrategias y planes de las administraciones públicas en materia de información, sensibilización y formación.~~
- g) Este contenido podrá ser ampliado por acuerdo del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

La movilidad no es un título competencial que incluya la asunción por parte del Estado de competencias que afecten directamente a la planificación, ordenación y gestión de los distintos sistemas, infraestructuras y servicios de transporte, incluida la determinación del contenido y efectos de la 'aprobación de planes sucesivos' y demás instrumentos «en cascada». De ser así, se produciría una vulneración directa de las competencias que las Comunidades Autónomas y, en particular la Generalitat, han asumido como exclusivas en estas materias en los respectivos Estatutos. Por ello, es necesario que el Proyecto de Ley se refiera exclusivamente al suministro de los preceptos señalados a las competencias reservadas al Estado en estas materias. Así, los documentos regulados en el presente artículo no pueden afectar a las competencias de las CCAA en materia de transportes y movilidad. De este modo, se prevé la supletoriedad en todo aquello que no esté regulado por la legislación autonómica y no invada competencias.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 429

ENMIENDA NÚM. 622

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 17.

Texto que se propone:

Artículo 17.1.

Modificación.

Se propone la modificación del apartado 1 del **Artículo 17. Directrices generales para una movilidad sostenible que se han de incluir en el DOMOS**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Las directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS han de contener pautas generales **en materia de transportes y movilidad, especificando en todo caso, las aplicables a movilidad urbana y metropolitana, las aplicables a movilidad de los entornos rurales o de baja densidad de población, y las aplicables a las grandes infraestructuras de transporte y movilidad de competencia estatal que formen parte de corredores o redes transeuropeas de transporte.**

JUSTIFICACIÓN

La movilidad no es un título competencial que incluya la asunción por parte del Estado de competencias que afecten directamente a la planificación, ordenación y gestión de los distintos sistemas, infraestructuras y servicios de transporte, incluida la determinación del contenido y efectos de la 'aprobación de planes sucesivos' y demás instrumentos «en cascada». De ser así, se produciría una vulneración directa de las competencias que las Comunidades Autónomas y, en particular la Generalitat, han asumido como exclusivas en estas materias en los respectivos Estatutos. Por ello, es necesario que el Proyecto de Ley se refiera exclusivamente el suministro de los preceptos señalados a las competencias reservadas al Estado en estas materias. Así, los documentos regulados en el presente artículo no pueden afectar a las competencias de las CCAA en materia de transportes y movilidad. De este modo, se prevé la supletoriedad en todo aquello que no esté regulado por la legislación autonómica y no invada competencias.

ENMIENDA NÚM. 623

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 17.

Texto que se propone:

Artículo 17.2.

Modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 430

Se propone la modificación del apartado 2 del **Artículo 17. Directrices generales para una movilidad sostenible que se han de incluir en el DOMOS**, que queda redactado en los términos siguientes:

2. Las directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS, de acuerdo con los principios y las finalidades de esta ley, establecerán, al menos, los siguientes aspectos:

x) Orientaciones sobre la forma de integrar la gestión de la movilidad en la planificación de las grandes infraestructuras de transporte y movilidad de titularidad estatal o que formen parte de redes transeuropeas de transporte.

a) Orientaciones sobre la forma de integrar la gestión de la movilidad en la ordenación del territorio y en la planificación urbana, incluyendo los fundamentos para la evaluación previa de la movilidad generada por los nuevos desarrollos urbanísticos.

b) Diversas modalidades de procesos para la participación pública.

c) Orientaciones sobre procedimientos para la elaboración periódica de encuestas de caracterización de la movilidad de **la ciudadanía**

d) Orientaciones sobre posibles instrumentos normativos y financieros a implementar para la creación de incentivos y estímulos a la inversión privada en el despliegue de tecnologías y soluciones innovadoras.

JUSTIFICACIÓN

Las directrices para las grandes infraestructuras estatales pueden ser diferentes al resto, por el gran impacto en el territorio por donde trascurren. Por ello, se cree necesaria la modificación de esta enmienda, además de establecer que los diferentes aspectos a incluir en el DOMOS deben hacer referencia a orientaciones.

ENMIENDA NÚM. 624

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 18.

Texto que se propone:

Artículo 18.

Modificación.

Se propone la modificación del **Artículo 18. Sistema de indicadores para el seguimiento de sendas e hitos a incluir en el DOMOS** que queda redactado en los términos siguientes:

1. El sistema de indicadores a incluir en el DOMOS debe ser un mecanismo de información para disponer de datos cuantitativos y cualitativos sobre el estado del transporte y la movilidad, así como de las infraestructuras **en el ámbito de la competencia sectorial del Estado**

2. La selección de los indicadores y sus variables seguirá los siguientes criterios: integridad; calidad, compatibilidad y comparabilidad; rendimiento, impacto y eficiencia; y accesibilidad, sostenibilidad, transparencia, claridad, perspectiva de género e inclusión.

3. El sistema de indicadores se integrará **en los mecanismos de seguimiento que gestiona el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.**

4. El sistema de indicadores permitirá realizar evaluaciones integradas de los resultados de las políticas de movilidad sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 431

JUSTIFICACIÓN

Para evitar una vulneración de competencias de las CCAA, es necesario que el precepto se refiera exclusivamente al ámbito de la competencia sectorial del estado.

ENMIENDA NÚM. 625

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19.

Texto que se propone:

Artículo 19.

Modificación.

Se propone la modificación del **Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Los documentos de directrices metodológicas son documentos complementarios del DOMOS que incluyen **orientaciones para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con los transportes y la movilidad y su implantación en el correspondiente ámbito. Serán de aplicación en defecto de normativa propia de las Administraciones competentes en materia de movilidad y transportes y en tanto no contravengan dichas competencias.**

2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

a) Planes de movilidad sostenible de entidades locales y planes de movilidad sostenible simplificados de entidades locales.

b) Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

~~c) Planes de movilidad sostenible al trabajo, de empresas o para centros de trabajo.~~

~~d) Planes de movilidad activa, saludable, sostenible y segura a centros educativos y entornos escolares y de formación.~~

e) Zonas de bajas emisiones.

~~f) Distribución urbana de mercancías.~~

~~g) Política de aparcamiento y aparcamientos disuasorios.~~

h) Implantación de infraestructura y servicios para la circulación segura en bicicleta o ciclo.

i) Diseño de soluciones de movilidad para dar respuesta a las necesidades de los residentes en zonas rurales y de baja densidad de población.

~~3. Las directrices metodológicas establecerán los objetivos, contenido y estructura, así como los instrumentos necesarios para su cumplimiento, seguimiento y revisión, en cada uno de los ámbitos descritos en el apartado anterior.~~

La accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transporte será principio inspirador de estas directrices.

4. En el seno del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible se podrá acordar el contenido de estas directrices metodológicas para cada uno de los ámbitos de aplicación de las mismas.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 432

JUSTIFICACIÓN

Para evitar una vulneración de competencias de las CCAA, es necesario que el precepto se refiera exclusivamente al ámbito de la competencia sectorial del estado y se prevé la supletoriedad en todo aquello que no esté regulado por la legislación autonómica y no invada competencias.

ENMIENDA NÚM. 626

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20.

Texto que se propone:

Artículo 20.1.

Modificación.

Se propone la modificación del apartado 1 **Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas**, mediante un nuevo párrafo en los términos siguientes:

1. **Reglamentariamente se establecerá la forma de elaboración y difusión de las guías de buenas prácticas en materia de movilidad sostenible que se determinen.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 627

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 21.

Texto que se propone:

Artículo 21.

Modificación.

Se propone la modificación del **Artículo 21. Concienciación y sensibilización**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas:
 - a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, en particular la activa, en la calidad de vida, la salud y el medioambiente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 433

b) Promoverán acciones formativas que doten a los y las profesionales y a la ciudadanía en general, de las habilidades necesarias para lograr la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad sostenible.

~~2. De acuerdo con el contenido del DOMOS en relación con la información, concienciación y sensibilización, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana coordinará en el marco de la Administración General del Estado la elaboración de una Estrategia plurianual de concienciación y sensibilización en materia de movilidad sostenible, que se desarrollará a través de planes bienales.~~

3. La Estrategia de la Administración General del Estado en materia de concienciación y sensibilización y sus planes bienales podrán incorporar los siguientes elementos:

- a) Iniciativas integradas de información y sensibilización.
- b) Instrumentos de comunicación y participación.
- c) Difusión de buenas prácticas.
- d) Plataformas electrónicas y materiales formativos.
- e) Realización de programas o campañas de promoción y apoyo a las acciones que desarrollen entidades públicas o privadas.

f) Impulso a redes de colaboración, intercambio y aprendizaje horizontal de entidades y profesionales.

4. En la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año se detallarán las partidas específicas asociadas a las actuaciones de concienciación y sensibilización para desarrollar una cultura de movilidad segura, saludable y sostenible.

5. Todas las actuaciones que se realicen en materia de concienciación y sensibilización deben ser en formato accesible y de lectura fácil.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. Para salvaguardar las competencias de las CCAA.

ENMIENDA NÚM. 628

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 1.ª. Artículo 24.

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del Artículo 24. Instrumento de planificación en materia de transportes y movilidad de las Comunidades Autónomas.

Se trata de un precepto vacío de contenido, a la vista de la competencia exclusiva en materia de planificación de los servicios de transporte de las CCAA, como en el caso de Catalunya, tienen atribuidas en su Estatuto de Autonomía.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 434

ENMIENDA NÚM. 629

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 1.ª. Artículo 25.

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del Artículo 25. Planes de movilidad sostenible de entidades locales. Se cree necesaria su supresión puesto que interfiere en las competencias de las entidades locales y autonómicas.

ENMIENDA NÚM. 630

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 26.

Texto que se propone:

Artículo 26.

Modificación.

Se propone la modificación del **Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Los grandes centros de actividad definidos en la letra i) del artículo 2.1 de esta ley deberán disponer de planes de movilidad de acuerdo con los criterios y condiciones aprobados por la Administración competente en materia de transporte y movilidad y teniendo en cuenta otros instrumentos de planificación de movilidad que puedan ser concurrentes.

~~2.— Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.~~

~~Corresponderá a las Comunidades Autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.~~

~~3.— Las Comunidades Autónomas podrán establecer una relación de otros grandes centros de actividad no incluidos en el apartado 1 que también deban, o a los que se les recomiende, disponer de un plan de movilidad sostenible.~~

~~4. Los grandes centros de actividad deberán remitir el plan aprobado a la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.~~

~~5.— El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 435

JUSTIFICACIÓN

Estos Planes deben decidirse por la administración competente.

ENMIENDA NÚM. 631

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27.

Texto que se propone:

Artículo 27.

Modificación.

Se propone la modificación del **Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo** que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo en el sector público estatal.

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público **estatal** de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.

2. **Dichos** planes de movilidad sostenible al trabajo deberán ser objeto de un seguimiento que permita evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan. En todo caso y sin perjuicio de otras actuaciones, en el plazo de dos años desde su aprobación, las entidades públicas y empresas deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del plan, que se repetirá cada dos años de vigencia del plan.

Los planes de movilidad sostenible al trabajo serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras. A estos efectos, para la consideración de centro de trabajo será de aplicación la definición contenida en el artículo 1.5 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

En las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector y garantizando la participación de todos los sindicatos legitimados.

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local, metropolitana o autonómica en cuyo ámbito

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 436

territorial se ubique el centro, así como, en su caso, los instrumentos de regulación de la movilidad aprobados por las autoridades metropolitana o autonómica correspondientes.

Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

~~4.— Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.~~

~~5.— El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible al trabajo y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~

JUSTIFICACIÓN

El Estado no ostenta título competencial adecuado para establecer obligaciones dirigidas a las entidades y empresas del sector público no estatal en materia de movilidad que comporte la exigencia de disponer de planes de movilidad sostenible, cuando, en todo caso, deberían ser las Administraciones autonómicas y/ o locales quienes, ejerciendo sus prerrogativas de tutela administrativa sobre las entidades del sector público respectivo, dispusieran lo procedente en esta materia, de acuerdo con su propia identificación de necesidades, en cada caso, y atendiendo al principio proporcionalidad.

No puede, por tanto, defenderse en este sentido que la competencia del Estado en materia de bases del régimen jurídico del sector público se extienda también a un aspecto estrictamente sectorial de la actividad de entidades pertenecientes al sector público de otras Administraciones distintas del Estado, que, a su vez, son las competentes sobre aquel aspecto sectorial.

Por otro lado, se cree necesario que el apartado 4 forme parte de un artículo nuevo.

ENMIENDA NÚM. 632

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 28.

Texto que se propone:

Artículo 28.

Modificación.

Se propone la modificación del **Artículo 28. Seguimiento**, que queda redactado en los términos siguientes:

~~1.— Sin perjuicio de lo que establezca la normativa de las Comunidades Autónomas, los planes de movilidad sostenible regulados en el artículo 25, y, así como sus revisiones e informes de seguimiento, habrán de ser comunicados en el plazo de tres meses desde su adopción a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas.~~

~~2.— Estos documentos serán de acceso público en el caso de que la entidad obligada sea una Administración Pública, y requerirán la autorización previa para el resto de entidades obligadas.~~

~~3.— Las entidades territoriales, grandes centros de actividad y empresas que, a la entrada en vigor de esta ley, cuenten con planes de movilidad sostenible al trabajo, dispondrán de un plazo de~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 437

~~tres meses para comunicarlos a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas~~

Las disposiciones de desarrollo de esta ley podrán prever mecanismos de financiación de los planes de movilidad sostenible de entidades territoriales, los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, los planes de movilidad sostenible al trabajo o de otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, **de acuerdo con las condiciones que en ellas se establezcan.**

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas a los artículos anteriores.

ENMIENDA NÚM. 633

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 2.ª. Artículo 29.

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano. Se cree necesaria su supresión por invadir, sin título competencial estatal, las competencias de las entidades locales y de las CCAA en materia de transportes, urbanismo y ordenación del territorio.

ENMIENDA NÚM. 634

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 2.ª. Artículo 30.

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa. Se cree necesaria su supresión por invadir, sin título competencial estatal, las competencias de las entidades locales y de las CCAA en materia de transportes, urbanismo y ordenación del territorio.

ENMIENDA NÚM. 635

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 438

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 33

Texto que se propone:

Artículo 33.

Modificación.

Se modifica el **Artículo 33. Terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones vinculados al sistema de transportes y movilidad** mediante la inclusión de una nueva letra c) en los términos siguientes:

c) El establecimiento de puntos de recarga eléctricos en carreteras, gasolineras —electrolineras— suficientes y necesarios para que la electromovilidad, especialmente en larga distancia y transporte de mercancías, se desarrolle con normalidad en todo el territorio.

JUSTIFICACIÓN

El desarrollo de la movilidad eléctrica y de sus infraestructuras necesita un impulso por parte de la Administración. Se considera necesario que se invierta en puntos de recarga eléctricos a lo largo de todo el territorio para fomentar la adquisición de vehículos eléctricos.

ENMIENDA NÚM. 636

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 3.ª. Artículo 34.

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos. Se cree necesaria su supresión por invadir, sin título competencial estatal, las competencias de las de las entidades locales y de las CCAA en materia de transportes, urbanismo y ordenación del territorio

ENMIENDA NÚM. 637

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 35.

Texto que se propone:

Artículo 35.

Modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 439

Se propone la modificación del título, del apartado 4 y la adición de un nuevo apartado 5 al **Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas y otros servicios en aeropuertos**, que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas de origen renovable y cero emisiones de gases de efecto invernadero y otros servicios en aeropuertos.

4. En el ámbito de las actuaciones para promover la descarbonización del transporte aéreo, así como la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos en el sector aéreo y aeroportuario, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a mejorar la eficiencia energética y garantizar la disponibilidad de las fuentes de energía ~~alternativas~~ **cero emisiones** que se consideran prioritarios para su despliegue en los aeropuertos y el suministro al transporte aéreo, tales como la electricidad renovable, el hidrógeno renovable, el biometano y combustible de aviación sostenible (de acuerdo con la definición establecida en la normativa europea de aplicación), o cualquier otro combustible renovable de origen no biológico con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito aeroportuario en los términos establecidos en la regulación europea y nacional de aplicación

5. **De manera complementaria a lo establecido en el párrafo anterior, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a reducir la cantidad de aromáticos, naftaleno y azufre del combustible de aviación de origen fósil (queroseno), con el objetivo de reducir la emisión de gases de efecto invernaderos diferentes al dióxido de carbono y partículas en suspensión.**

JUSTIFICACIÓN

Eliminar el empleo de la expresión «fuentes de energía alternativas» y sustituirla por «fuentes de energía de origen renovable y cero emisiones de gases de efecto invernadero».

ENMIENDA NÚM. 638

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 36.

Texto que se propone:

Artículo 36.

Modificación.

Se modifican los apartados 1,2 y 4 del **Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas de origen renovable y cero emisiones en puertos**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire en los entornos portuarios, las autoridades portuarias, en el ámbito de sus competencias y en estrecha colaboración con la correspondiente Autoridad Marítima, promoverán medidas de reducción de las emisiones de contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas por los operadores y personas usuarias de los puertos a través de una dotación apropiada de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía alternativas a los buques y

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

embarcaciones atracadas en puerto (**Onshore Power Supply-OPS**) así como a **maquinaria portuaria, flotas de vehículos pesados y parque móvil**.

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados **así como para maquinaria portuaria, flotas de vehículos pesados y parque móvil**.

En los puertos de interés general, la zona de servicio definida en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios aprobada tendrá a todos los efectos la condición de el ámbito de autoconsumo compartido de energía eléctrica, por parte de los agentes y empresas ubicados en el puerto, de manera que se garantice que la generación renovable pueda ser compartida en todo el ámbito portuario sin limitación de distancia entre los puntos de generación y los de consumo, pudiéndose realizar la transferencia de energía a través de la red de distribución, en los términos que, en su caso, establezca la empresa distribuidora. En este contexto, las Autoridades Portuarias podrán otorgar concesiones destinadas a la generación de energía eléctrica para su consumo en el puerto, regulando la prestación de los servicios comerciales que ello requiera, siempre en coherencia con el marco regulatorio del sector eléctrico.

En un plazo de un año el Gobierno deberá regular mediante real decreto la prestación del servicio de suministro de energía eléctrica a buques atracados, incorporando a la regulación del sector eléctrico las provisiones necesarias para que este servicio sea reconocido como una actividad de suministro eléctrico, y se reconozca, a sí mismo, a las empresas navieras como consumidores con derecho a acceder al libre mercado eléctrico, atendiendo a las especiales características de los patrones de demanda de este tipo de consumidores. Así mismo, se realizarán las debidas modificaciones de la circular 3/2022 del 15/01, de la CNMC que contemple los patrones de consumo que son específicos de esta actividad, de modo que se estimule y garantice la viabilidad económica de este tipo de servicio. Estas provisiones serán, en todo momento, coherentes con el carácter de servicio portuario de esta actividad conforme a lo establecido por el reglamento EU 2017/352 del Parlamento Europeo y de Consejo, de 15 de febrero de 2017.

[...]

4. En el plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el ente público Puertos del Estado publicará en su página web la información aportada por la autoridades portuarias, la relación de instalaciones o servicios para el suministro de electricidad o combustibles alternativos a los buques y embarcaciones atracados en puerto, maquinaria y equipos auxiliares, **vehículos para el transporte pesado y parque móvil**, que están disponibles en cada puerto, indicando la disponibilidad, técnicas de prestación y capacidad de suministro de cada fuente de energía alternativa.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Incluir la maquinaria portuaria y el transporte pesado en el paraguas de la energía renovable, y que la totalidad de la zona de servicio del Puerto sea considerada única para el autoconsumo. Además, se incluye un encargo para modificar la Circular de la CNMC por lo que se refiere a las tarifas vinculadas a la potencia para el caso de los OPS. Estos dos últimos temas (permitir la realización de comunidades energéticas en el conjunto de la zona de servicio del puerto y modificar las tarifas de potencia) son muy importantes para alcanzar la transición energética.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 441

ENMIENDA NÚM. 639

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.ª. Artículo 37.

Texto que se propone:

Artículo 37.4.

Modificación.

Se propone la modificación del apartado 4 **Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono, que queda redactado en los términos siguientes:**

4. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, desarrollará reglamentariamente la metodología para llevar a cabo estas obligaciones y su alcance **en los ámbitos sectoriales de competencia estatal**, especificando plazos, exenciones y flexibilidad en función de la tipología, tamaño o facturación de las entidades afectadas, así como los procedimientos de información a los beneficiarios del servicio de transporte. Para ello tendrá en cuenta las metodologías que la Unión Europea desarrolle a este respecto.

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario establecer el alcance del artículo se limita al ámbito de competencia estatal.

ENMIENDA NÚM. 640

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.ª. Artículo 37.

Texto que se propone:

Artículo 37.2.

Modificación.

Se propone la modificación del apartado 2 **Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono, que queda redactado en los términos siguientes:**

2. En el plazo de un año desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4, y según las condiciones que en ella se establezcan, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberá realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte. El resultado del cálculo anterior, **y el de la alternativa que menor nivel de emisiones de gases de efecto invernadero genere**, deberá ser facilitado a las personas usuarias del servicio de transporte según los procedimientos que se establezcan según el apartado 4.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 442

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 641

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título III. Capítulo I.

Texto que se propone:

Título III. Capítulo I.

Modificación.

Se propone la modificación del título del **Capítulo I del Título III**, que queda redactado en los términos siguientes:

Provisión **por el Estado** de servicios de transporte terrestre de personas ~~y servicios de movilidad en todo el territorio.~~

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario establecer el alcance del artículo al ámbito de competencia estatal.

ENMIENDA NÚM. 642

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo I. Artículo 40.

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad. Se cree necesaria su supresión porque invade, sin título competencial estatal, las competencias de las entidades locales y de las CC. AA. en materia de transportes, imponiéndoles el ejercicio de obligaciones en relación con actuaciones que son inherentes a sus políticas propias en materia de gestión de la movilidad.

ENMIENDA NÚM. 643

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 443

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 40.

Texto que se propone:

Artículo 40.

Modificación.

Se modifica el redactado del **Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. **Las Administraciones públicas velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales las personas usuarias puedan completar su ruta desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria y la disposición a las personas usuarias de herramientas digitales de pago de los servicios.** (antiguo apartado 1)

2. **Las Administraciones afectadas establecerán, mediante convenio u otras formas de acuerdo, los sistemas de compensación económica de los sobrecostes sobre sus servicios de movilidad derivados de su adecuación a las finalidades indicadas en el apartado anterior.**

JUSTIFICACIÓN

Se puede considerar que este artículo, en su apartado 1, desarrolla o concreta alguno o algunos de los principios rectores recogidos en el artículo 5 de esta ley, si bien, también resulta adecuado que el mandato de velar por la coordinación, intermodalidad e integración del sistema de movilidad vaya acompañado de las previsiones de asunción o compensación económica a las Administraciones que asuman nuevos costes por la adaptación a decisiones en materia de movilidad o a necesidades cuya existencia se aprecie conjuntamente.

ENMIENDA NÚM. 644

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo I. Artículo 41.

JUSTIFICACIÓN

Se suprime el Artículo 41. Servicios de transporte y movilidad para permitir el ejercicio del derecho a la movilidad en desplazamientos intraautonómicos. Se cree necesaria su supresión porque invade, sin título competencial estatal, las competencias de las entidades locales y de las CC. AA. en materia de transportes, imponiéndoles obligaciones a ejercer.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 444

ENMIENDA NÚM. 645

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 42.

Texto que se propone:

Artículo 42.

Modificación.

Se modifica el **Artículo 42. Régimen de prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad**, que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo 42. Régimen de prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad de **titularidad estatal**.

1. Para la prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y de los servicios de movilidad podrán utilizarse cualesquiera de los sistemas previstos en la normativa de contratos del sector público vigente, o incentivar su prestación por parte de la **Administración General del Estado** mediante subvenciones o ayudas públicas en los términos permitidos por el ordenamiento jurídico vigente y por el derecho de la Unión Europea.

2. La modalidad de contrato de servicios o de concesión de servicios se podrá utilizar para la prestación de servicios de transporte público de personas por carretera de carácter lineal o de carácter zonal.

En el objeto de estos contratos se podrá incluir la prestación de servicios de movilidad o de infraestructuras vinculadas a los servicios como estaciones, intercambiadores, centros de mantenimiento, servicios tecnológicos, centros de gestión de operaciones, aparcamientos y cualesquiera otros vinculados a la prestación del servicio.

JUSTIFICACIÓN

Limitar la aplicación al ámbito de titularidad estatal.

ENMIENDA NÚM. 646

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo I. Artículo 43.

JUSTIFICACIÓN

Se suprime el Artículo 43. Servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril. El precepto es innecesario. Las Entidades Locales y las CC. AA. no necesitan ningún título habilitante para promover servicios de movilidad de conexión con ferrocarril o para modificar contratos de concesión existentes en los servicios de transporte regulados por carretera cuando esta modificación vinculada a aquella conexión obedezca a razones de interés público.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 445

ENMIENDA NÚM. 647

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 45.

Texto que se propone:

Artículo 45

Modificación.

Se modifican los apartados d) y g) y se añade un nuevo apartado i) al **Artículo 45. Principios aplicables a las obligaciones de servicio público y a los contratos de servicio público**, que quedan redactados como sigue:

En el ámbito de los servicios de transporte de competencia estatal, las obligaciones de servicio público y los contratos de servicio público deberán responder a los siguientes principios específicos:

[...]

«d) Cohesión social y territorial. **Deberán considerarse las particularidades de cada territorio y criterios poblacionales para garantizar una toma de decisiones lo más fiel posible a la realidad.»**

[...]

«g) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transporte **público.**»

[...]

«i) **proteger aquellos servicios de rutas locales y regionales que, sin ser financieramente sostenibles bajo en régimen de mercado, sean de especial interés para vertebrar el territorio y mitigar los efectos de la despoblación.**»

JUSTIFICACIÓN

Es importante proponer medidas que fomenten el mantenimiento de las líneas, creando las condiciones (horarios, tarifas...) que garanticen su rentabilidad económica y social además de garantizar la protección de las líneas del mundo rural, debidamente adaptadas a la idiosincrasia de estos territorios.

ENMIENDA NÚM. 648

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 446

Texto que se propone:

Artículo 46.

Modificación.

Se modifica el **Artículo 46. Establecimiento de obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal**, mediante la adición de un nuevo apartado 4 (con el subsiguiente cambio de numeración de los apartados posteriores) con la siguiente redacción:

4. Las Comunidades Autónomas afectadas participarán, en todo caso, en el procedimiento para el establecimiento de obligaciones de servicio público. En el caso de que la propuesta de establecimiento de una nueva obligación del servicio público sea iniciativa de una administración autonómica o local, la elaboración de la «Propuesta de establecimiento de Obligación de Servicio Público» corresponderá a dicha administración.

En el caso de entidades locales, para que la propuesta pueda ser tenida en cuenta por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, deberá contar con la conformidad de la administración autonómica correspondiente.

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario introducir la participación obligatoria de las CC. AA. en el establecimiento de las obligaciones de servicio público (OSP) en transportes de competencia estatal que afecten en sus territorios.

ENMIENDA NÚM. 649

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46.

Texto que se propone:

Artículo 46.

Modificación.

Se modifican la letra f) del apartado 1 del **Artículo 46. Establecimiento de obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal**, que quedan redactadas como sigue:

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial, antes del establecimiento de una obligación de servicio público respecto de servicios de transporte de competencia estatal, será necesaria la elaboración de una «Propuesta de Establecimiento de Obligación de Servicio Público» que en todo caso deberá recoger los siguientes aspectos:

[...]

f) Análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta, incluyendo tanto los costes e ingresos internos del proyecto, como el beneficio neto social y medioambiental. **El análisis de rentabilidad socioeconómica supeditará las decisiones motivadas por criterios económicos a los criterios sociales y ambientales.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 447

JUSTIFICACIÓN

Es importante proponer medidas que fomenten el mantenimiento de las líneas, creando las condiciones (horarios, tarifas...) que garanticen su rentabilidad económica y social además de garantizar la protección de las líneas del mundo rural, debidamente adaptadas a la idiosincrasia de estos territorios.

ENMIENDA NÚM. 650

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 47.

Texto que se propone:

Artículo 47.2.

Modificación.

Se modifica el apartado 2 del **Artículo 47. Corresponsabilidad en la financiación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal**, con la siguiente redacción:

2. Las Administraciones con competencias en materia de reducción de gases de efecto invernadero u otros elementos contaminantes para la mejora de la calidad del aire, participarán en la financiación de los costes derivados de cualquier eventual aumento de frecuencias, modificación de las características del servicio, en relación con las que hayan sido declaradas en las obligaciones de servicio público, así como de obligaciones de renovación de flotas de transporte de viajeros, que tengan aquella finalidad. ~~Asimismo, cualquier eventual aumento de frecuencias o, modificación de las características del servicio, en relación con las que hayan sido declaradas en las obligaciones de servicio público o las obligaciones que comporten una renovación de la flota con el objetivo de reducir los gases de efecto invernadero y otros contaminantes para la mejora de la calidad del aire, deberá ser financiado como mínimo por las diferentes administraciones competente.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 651

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 48.

Texto que se propone:

Artículo 48.

Modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 448

Se modifican los apartados 1 y 4 del **Artículo 48. Seguimiento y evaluación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal**, que quedan redactados como sigue:

«1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, realizará el seguimiento de las obligaciones de servicio público de competencia estatal prestadas por los diferentes operadores, comprobando que se cumplen las condiciones impuestas para garantizar los servicios establecidos.

Asimismo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realizará el seguimiento de las hipótesis básicas de la «Propuesta para el Establecimiento de Obligación de Servicio Público», especialmente del nivel de demanda y la compensación de la administración, con el objetivo de conocer las desviaciones que puedan producirse con respecto a los estudios realizados en fase de planificación.

Con el resultado de estas comprobaciones se adoptarán las medidas que correspondan **encaminadas inicialmente a su mejora y mantenimiento**, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación general de contratación del sector público y en la legislación sectorial que resulte de aplicación.

En caso de que la evaluación ex post determine que existe una baja demanda, se deberán analizar los motivos de esta baja demanda con el objetivo inicial de revertir la situación y, en cualquier caso, se priorizará el carácter de servicio público.»

[...]

«4. En los casos en los que dejen de cumplirse las condiciones que motivaron la declaración de las obligaciones de servicio público, **y como última opción una vez estudiadas las fórmulas necesarias para su mejora y mantenimiento**, el Consejo de Ministros podrá declarar su extinción, una vez finalizada la vigencia del contrato correspondiente.»

JUSTIFICACIÓN

Es importante proponer medidas que fomenten el mantenimiento de las líneas, creando las condiciones (horarios, tarifas...) que garanticen su rentabilidad económica y social además de garantizar la protección de las líneas del mundo rural, debidamente adaptadas a la idiosincrasia de estos territorios.

ENMIENDA NÚM. 652

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49.

Texto que se propone:

Artículo 49.5.

Modificación.

Se modifica el apartado 5 del **Artículo 49. Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal**, con la siguiente redacción:

5. El Estado y la Comunidad Autónoma o entidad local proponente deberán acordar, en todo caso, los términos en los que un servicio de competencia estatal pase a tener un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos a fin de atender a los objetivos descritos en el artículo 40.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 449

JUSTIFICACIÓN

Se trata de una redacción congruente con la propuesta para el artículo 40.

ENMIENDA NÚM. 653

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49

Texto que se propone:

Artículo 49.

Modificación.

Se modifican los apartados 2 y 3 y se añade un nuevo apartado 4 del **Artículo 49. Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal**, que quedan redactados como sigue:

«2. Los servicios de transporte **público** regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal tendrán origen y destino, preferentemente, en capitales de provincia o en poblaciones principales **con arreglo a la realidad social y demográfica de su territorio**. Será necesario acuerdo del Consejo de Ministros para autorizar un origen o destino diferente.

3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales **–con arreglo a la realidad social y demográfica su territorio–** del itinerario correspondiente, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte.»

[...]

«4. **Para la consideración de una población como principal para el transporte público regular de competencia estatal, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá contar con el criterio de las Comunidades Autónomas, que podrán informar motivadamente sobre su inclusión.**»

JUSTIFICACIÓN

Es importante proponer medidas que fomenten el mantenimiento de las líneas, creando las condiciones (horarios, tarifas...) que garanticen su rentabilidad económica y social además de garantizar la protección de las líneas del mundo rural, debidamente adaptadas a la idiosincrasia de estos territorios.

ENMIENDA NÚM. 654

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 450

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 50.

Texto que se propone:

Artículo 50.

Modificación.

Se modifica el **Artículo 50. Prestación de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de competencia estatal en régimen de libre competencia**, que queda redactada en los términos siguientes:

Artículo 50. Prestación de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de competencia estatal en régimen de **no exclusividad** ~~libre competencia~~.

En los servicios de transporte regular de viajeros por carretera de competencia estatal, de manera motivada, **previo análisis del impacto en otros servicios en los que se encuentren establecidas obligaciones de servicio público**, el Consejo de Ministros podrá autorizar la prestación del servicio en régimen de **no exclusividad** ~~libre competencia~~ en las rutas propuestas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana **debiendo** ~~pudiendo~~, no obstante, imponer a los operadores que presten dichos servicios determinadas obligaciones **en cuanto a expediciones, frecuencia, requisitos mínimos de material móvil, tarifas... en virtud del procedimiento que se establezca reglamentariamente. No obstante, dicha autorización deberá hacerse previamente al establecimiento de las obligaciones de servicio público o a la publicación de los pliegos de contratos de servicio público que pudieran verse afectados.**

JUSTIFICACIÓN

Se sugiere no emplear el término «liberalizar», sustituyéndolo por «no exclusividad», ya que la gestión de contratos en exclusiva otorgados por procedimiento competitivo (régimen actual de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera) es de por sí un procedimiento liberalizado. Lo que se plantea es la exclusividad o no de tráficos, y no la liberalización en sí. Adicionalmente, para garantizar su prestación en condiciones razonablemente aceptables de frecuencia, precio, calidad o universalidad, y sin perjuicio del desarrollo reglamentario, se incide en que la Administración imponga a las empresas operadoras en la explotación de aquellos tráficos que se presten en régimen de no exclusiva. Finalmente, la eventual autorización de prestación de tráficos en régimen de no exclusiva debe hacerse previamente al establecimiento de OSP o la publicación de los procedimientos de contratación de los servicios públicos de forma que éstos prevean que pudiera existir más de un operador para el mismo tráfico, evitando que pudiera darse una compensación insuficiente o que el contrato a licitar no tenga garantizado su equilibrio económico-financiero.

ENMIENDA NÚM. 655

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 51

Texto que se propone:

Artículo 51.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 451

Modificación.

Se modifica el **Artículo 51. Criterios para la planificación de las infraestructuras de transporte de competencia estatal**, mediante la adición de un nuevo apartado con la siguiente redacción:

2. Cuando el instrumento de planificación contemple o se refiera a infraestructuras o elementos necesarios para la prestación de servicios de la competencia de una o varias Comunidades Autónomas, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana solicitará el informe de dichas Comunidades Autónomas en todo cuanto afecte a dichos servicios y por el plazo de un mes.

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda se refiere inicialmente a la planificación de la infraestructura ferroviaria en supuestos de ejercicio efectivo de la competencia exclusiva sobre servicios de transporte ferroviario ζ de pasajeros y mercancías- por las Comunidades Autónomas que la tienen asumida y con independencia de la titularidad de la infraestructura que los soporta. Ello, no obstante, la redacción propuesta para el nuevo apartado 2 podría ser aplicable en otros ámbitos sectoriales en que las CC. AA. tengan competencia para la prestación de servicios sobre infraestructuras de interés general.

La titularidad de un servicio público lleva aparejada, en todo caso, la capacidad de definir niveles de calidad, regularidad y continuidad de la prestación. Y es innegable que tal definición está directamente vinculada con la disponibilidad, las características y el estado de las infraestructuras que soportan el servicio.

De ahí que deba existir, también, una relación directa entre la capacidad/obligación del titular y responsable del servicio de definir estándares y objetivos de calidad en su prestación y la capacidad/obligación del titular y gestor de la infraestructura de asumir aquellos estándares y objetivos como finalidad propia en su tarea de poner a disposición del prestador del servicio las infraestructuras ferroviarias a su cargo.

En nuestro entorno jurídico-administrativo, en que la «competencia» sobre unas y otras capacidades/obligaciones está repartida entre el Estado y la Generalitat, resulta también evidente que la consecución óptima del cumplimiento de unas y otras por las Administraciones respectivas requiere procedimientos de cooperación adecuados, estables, y perdurables en el tiempo. En el caso de Catalunya, dichos procedimientos se encuentran prefigurados en el artículo 140.6 del EAC (2006), según el cual «corresponde a la Generalitat en materia de red ferroviaria [...] la participación en la planificación y la gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Catalunya, de acuerdo con lo que establezca la normativa estatal».

Este mandato dirigido al legislador estatal no expresa solamente una aspiración genérica de colaboración entre administraciones, sino la necesidad específica de dar respuesta a aquella demanda de procedimientos de cooperación al servicio de la garantía de la calidad y seguridad del transporte ferroviario en Catalunya. Y por ello, el precepto estatutario refiere expresamente el mandato de participación en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias mandato que hay que entender dirigido tanto al legislador estatal como a la propia Generalitat- a dos de los aspectos materiales que son determinantes de la disponibilidad de tales infraestructuras para el servicio público a que están destinadas, cuales son a) su planificación que comprende indudablemente también las consecuencias de programación temporal y económica y proyección y ejecución -y b) su gestión que comprende la operación, explotación mantenimiento y control-. Adicionalmente, en el precepto que el EAC dedica a la competencia de la Generalitat en materia de servicios ferroviarios art. 169- la necesaria participación autonómica se extiende al «establecimiento de los servicios ferroviarios que garanticen la comunicación con otras comunidades autónomas o con el tráfico internacional».

De este modo, la presente tramitación parlamentaria ofrece una oportunidad para dar entrada legal a aquella previsión estatutaria en términos reales y efectivos.

Esta enmienda se dirige, por tanto, en primera instancia, a dar cumplimiento en la ley estatal de la previsión estatutaria en lo que se refiere a la participación de las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en la elaboración de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General así como de la planificación de las infraestructuras

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 452

integrantes de la RFIG destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad en aquello que afecte a dichas Comunidades.

ENMIENDA NÚM. 656

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52.

Texto que se propone:

Artículo 52.3.

Modificación.

Se modifica el apartado 3 del **Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia**, que queda redactado en los términos siguientes:

3. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aprobará por orden ministerial una metodología para cada una de las evaluaciones mencionadas en los apartados 1 y 2, que contemple las mejores experiencias internacionales y académicas, y sea acorde con la empleada por la Unión Europea, prestando especial atención a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes. Esta metodología incluirá las particularidades sectoriales necesarias y la forma de realizar los correspondientes análisis de sensibilidad. **En particular, deberá contemplar, en el caso que el instrumento de planificación contemple o se refiera a infraestructuras o elementos necesarios para la prestación de servicios de la competencia de una o varias Comunidades Autónomas, la solicitud preceptiva del informe de dichas Comunidades Autónomas en todo cuanto afecte a dichos servicios y por el plazo de un mes.**

JUSTIFICACIÓN

En consonancia con las enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 657

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

Texto que se propone:

Artículo 52.

Modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 453

Se modifican los apartados 1 y 2 del **Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia**, que queda redactado en los términos siguientes:

«1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, la decisión de acometer la ejecución de inversiones con participación de financiación pública en infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, en la Red Ferroviaria de Interés General, en los aeropuertos de interés general y en los puertos de interés general cuando estas inversiones son financiadas por las autoridades portuarias, estará sometida al resultado de una evaluación *ex ante* de sus efectos, que se llevará a cabo en dos etapas:

- a) Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental.
- b) Estudio de rentabilidad económica, financiera y **de su impacto social, ambiental y territorial**.

En ambos casos deberá analizarse de forma exhaustiva su impacto positivo o negativo en las emisiones de gases de efecto invernadero.

En el análisis y estudio *ex ante*, se deberá precisar si se trata de inversiones en infraestructuras existentes o proyectos de obra nueva. En este sentido, en dicho estudio *ex ante* se tendrá en cuenta el déficit inversor histórico y la necesidad de vertebración territorial y de lucha contra la despoblación.

El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones.

Los resultados de este análisis deben ser públicos y estar fácilmente accesibles en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como incorporarse al procedimiento de información pública de la evaluación ambiental del proyecto.

2. Transcurridos cinco años desde la puesta en servicio de cualquier infraestructura de transporte de competencia estatal sobre la que se hubiera realizado el estudio de rentabilidad previsto en el artículo 54, el promotor de la infraestructura llevará a cabo una evaluación *ex post* de la misma, en los términos que se establezcan en la orden ministerial a la que se hace referencia en el apartado 3.

Deberán realizarse cuanto antes evaluaciones *ex post* de proyectos ya realizados, en especial aquellos de infraestructuras similares que se planteen, e incorporar las conclusiones a los estudios a los que se hace referencia en el punto 1 anterior.

Las evaluaciones deberán llevarse a cabo por una autoridad independiente y no por el promotor. La AIReF podrá analizar de forma discrecional estas evaluaciones, a fin de garantizar su calidad y objetividad.

Todas estas evaluaciones deben ser públicas y estar disponibles a través de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.»

JUSTIFICACIÓN

Es importante proponer medidas que fomenten el mantenimiento de las líneas, creando las condiciones (horarios, tarifas...) que garanticen su rentabilidad económica y social además de garantizar la protección de las líneas del mundo rural, debidamente adaptadas a la idiosincrasia de estos territorios.

ENMIENDA NÚM. 658

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 53.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 454

Texto que se propone:

Artículo 53.8.

Modificación.

Se modifica el apartado 8 del **Artículo 53. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia**, mediante la adición de una nueva letra d) con la siguiente redacción:

8. Los análisis preliminares de rentabilidad socioambiental serán sometidos a los siguientes informes:

a) Las actuaciones correspondientes al apartado 3 se informarán por el Organismo Público Puertos del Estado.

b) Las actuaciones en carreteras del Estado correspondientes a los apartados 4 y 5 se informarán por el Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

c) Para las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal correspondientes a los apartados 4 y 5 se aplicará lo establecido en el apartado 3 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

d) Cuando el estudio informativo se refiera a una infraestructura o elemento necesario para la prestación de servicios de la competencia de una o varias Comunidades Autónomas, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana solicitará el informe de dichas Comunidades Autónomas en todo cuanto afecte a dichos servicios y por el plazo de un mes.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 659

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo III. Artículo 55.

JUSTIFICACIÓN

No se creen justificadas las excepciones del procedimiento de evaluación incluidas en este artículo.

ENMIENDA NÚM. 660

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56.

Texto que se propone:

Artículo 56.2.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 455

Modificación.

Se modifica el título y el apartado 2 del **Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano**, que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano y **metropolitano**.

[...]

2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan **en un área o entorno metropolitano de acuerdo con el artículo 2.1 c) de la presente Ley, cuando su gestión o su planificación y coordinación, incluida, eventualmente, la integración tarifaria**, estén atribuidas a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado, **con el mismo objeto**, por otras vías.

JUSTIFICACIÓN

Desde el punto de vista de los destinatarios de la financiación del servicio, el proyecto no tiene en cuenta a las entidades responsables de sistemas integrados de planificación, financiación y tarificación integrada de servicios de ámbito metropolitano o regional, como es el caso de la ATM de Barcelona y se limita a prever aportaciones en favor de las Administraciones locales de primer o segundo grado y los consorcios en que intervengan, en todo caso, como prestadores del servicio público. Por eso es indispensable incorporar en el proyecto de ley la figura institucional de las autoridades territoriales de movilidad que coordinan o gobiernan sistemas de integración tarifaria en áreas regionales o metropolitanas existentes o que se puedan crear en el futuro (en Catalunya ATMs) como destinatarias del sistema general de financiación de la ley.

ENMIENDA NÚM. 661

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56.

Texto que se propone:

Artículo 56.

Modificación.

Se adiciona un nuevo apartado 5 al **Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la Sostenibilidad del Transporte Público Colectivo Urbano de Viajeros**, con la siguiente redacción:

5. Se considerarán actuaciones vinculadas a los servicios públicos, susceptibles también de financiación de acuerdo con este Título y en los términos que sean acordados, la elaboración de planes de movilidad sostenible elaborados de acuerdo con lo previsto en esta ley o, en su caso, según la normativa autonómica correspondiente, así como las acciones de concienciación y sensibilización que promuevan las respectivas Administraciones para desarrollar una cultura de movilidad segura, saludable y sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 456

JUSTIFICACIÓN

Con el objetivo de respetar la legislación autonómica ya vigente.

ENMIENDA NÚM. 662

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 58.

Texto que se propone:

Artículo 58.1

Modificación

Se modifica el apartado 1 del **Artículo 58. Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ)**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a los siguientes fines, de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad:

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos urbanos y **metropolitanos** de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones de concesión directa, a las que se accederá mediante una convocatoria de concurrencia no competitiva.

b) Financiar proyectos de inversión orientados a la mejora, sostenibilidad, digitalización y accesibilidad universal de la movilidad urbana en los términos que se establezcan en las bases reguladoras de las subvenciones que los instrumenten.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones en régimen de concurrencia competitiva.

c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire, protección social o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano o **metropolitano**, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

JUSTIFICACIÓN

Es necesario que la ley también reconozca el ámbito metropolitano, que tiene unas claras diferencias respecto al ámbito urbano y rural.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 457

ENMIENDA NÚM. 663

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 59.

Texto que se propone:

Artículo 59.1.

Modificación.

Se modifica el apartado 1.b) del **Artículo 59. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse**, que queda redactado en los términos siguientes:

b) Las autoridades de transporte metropolitano que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación, tengan atribuida la gestión, **planificación o coordinación** de los servicios públicos recogidos en el artículo 56 **en un área o entorno metropolitano, o tengan a su cargo la aplicación de un sistema tarifario integrado** siempre que la población sobre la que se prestan estos Servicios públicos supere los 50.000 habitantes. **A dichas autoridades les será de aplicación el régimen específico regulado en el artículo 62 bis.**

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas siguientes.

ENMIENDA NÚM. 664

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60.

Texto que se propone:

Artículo 60.3.

Modificación.

Se modifica el apartado 3 del **Artículo 60. Procedimiento para la determinación de la cuantía de las subvenciones para la financiación de costes operativos**, que queda redactado en los términos siguientes:

3. Reglamentariamente se establecerá la metodología de cálculo de la subvención total neta a percibir por cada beneficiario durante el periodo al que se refiere el apartado 1, y se concretarán los criterios de asignación a partir de los siguientes conceptos:

a) Parámetro de referencia para el cálculo de la subvención (PR). Este parámetro de referencia podrá ser distinto para los distintos modos de transporte y elegirse entre vehículos-km producidos, viajeros-km, número de personas totales, **eficiencia de la flota** u otro similar representativo de la oferta o demanda del transporte.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 458

b) Importe de referencia (IR) correspondiente a cada parámetro de referencia, que será el importe en euros de subvención por unidad de parámetro de referencia. El importe de referencia podrá establecerse diferenciando por modos o tecnologías de transporte como autobuses, metros o tranvías, o segmentando los municipios por grupos atendiendo a su población u otras características básicas, o para atender situaciones especiales debidamente justificadas.

c) Coeficientes correctores territoriales (CCT), que serán los indicadores de ajuste del importe de referencia correspondiente a cada parámetro de referencia, cuando sea necesario tener en cuenta condiciones de tipo territorial o de población que puedan tener incidencia en los costes operativos del transporte o en la generación de ingresos tarifarios y comerciales en condiciones eficientes, como pueden ser, entre otros:

- 1.º La población total receptora del servicio.
- 2.º La concentración o densidad de la población o el número de núcleos asistidos.
- 3.º El total de kilómetros lineales de la oferta de transporte en relación con la población.
- 4.º Otras condiciones relevantes como la cobertura geográfica, su extensión o la orografía. Se considerará asimismo la facilidad de acceso a servicios públicos educativos, de formación, sanitarios **y la existencia de planes de descontaminación atmosférica por vulnerar los estándares de calidad del aire de la Unión Europea.**

- 5.º **La eficiencia de la flota existente.**

JUSTIFICACIÓN

Se cree imprescindible incluir nuevos criterios como la eficiencia de la flota.

ENMIENDA NÚM. 665

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título V. Capítulo I.

Texto que se propone:

Título V. Capítulo I.

Modificación.

Se modifica el nombre del Título V del Capítulo I, que queda redactado en los términos siguientes:

CAPÍTULO I

Espacio controlado de pruebas para la movilidad **de titularidad estatal**

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario delimitar de manera clara que lo contenido en este título sólo abarca a la movilidad de titularidad estatal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 459

ENMIENDA NÚM. 666

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo I. Sección 1.^a

JUSTIFICACIÓN

Supresión artículos 63 a 70, ambos inclusive.

ENMIENDA NÚM. 667

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.^a. Artículo 64

Texto que se propone:

Artículo 64.1

Modificación

Se modifica el apartado 1 del **Artículo 64. Ámbito competencial y colaboración entre autoridades**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. **La regulación del presente capítulo tiene como destinatarios los proyectos y pruebas para la movilidad sostenible de competencia del Estado. Las Comunidades Autónomas titulares de competencias en materia de transportes y movilidad podrán acogerse a dicha regulación en relación con los proyectos que promuevan o autoricen en defecto de su legislación propia en la materia, sin perjuicio de la aplicación a todas las Administraciones públicas de lo dispuesto en el artículo 63 con carácter general.**

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario delimitar de manera clara que lo contenido en este título sólo abarca a la movilidad de titularidad estatal.

ENMIENDA NÚM. 668

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.^a. Artículo 64.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 460

Texto que se propone:

Artículo 64.5.

Modificación.

Se modifica el apartado 5 del **Artículo 64. Ámbito competencial y colaboración entre autoridades**, que queda redactado en los términos siguientes:

5. La Oficina podrá promover la suscripción de convenios con las distintas administraciones u organismos involucrados para lograr la máxima efectividad del espacio controlado de pruebas.

Dichos convenios deberán recoger al menos la designación de personas expertas, la designación de la autoridad o las autoridades de supervisión y la puesta a disposición de aquellos medios esenciales para asegurar la ejecutividad de la prueba. **Cuando la prueba requiera la intervención de las Administraciones públicas con competencias sectoriales concurrentes en el ámbito de la movilidad, los convenios deberán incluir, en todo caso, la forma de cubrir los costes incurridos.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 669

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 65.

Texto que se propone:

Artículo 65.

Modificación.

Se modifica el título del **Artículo 65. Régimen jurídico de aplicación a los proyectos piloto de innovación en movilidad**, que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo 65. Régimen jurídico de aplicación a los proyectos piloto de innovación en movilidad **de competencia estatal.**

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario delimitar de manera clara que lo contenido en este título sólo abarca a la movilidad de titularidad estatal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 461

ENMIENDA NÚM. 670

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo I. Sección 2.^a

JUSTIFICACIÓN

Se suprimen los artículos 71 a 76, ambos inclusive.

ENMIENDA NÚM. 671

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo I. Sección 3.^a

JUSTIFICACIÓN

Se suprimen los artículos 77 a 80, ambos inclusive.

ENMIENDA NÚM. 672

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo I. Sección 4.^a

JUSTIFICACIÓN

Se suprime el artículo 81.

ENMIENDA NÚM. 673

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.^a. Artículo 81.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 462

Texto que se propone:

Artículo 81.2.

Modificación.

Se modifica el apartado 2 del **Artículo 81. Comisión de personas expertas en movilidad**, que queda redactado en los términos siguientes:

2. Su composición, que será variable en función de las características del proyecto y la disponibilidad de dichas personas expertas, contará, como mínimo, con la persona titular de la Oficina, que ostentará su presidencia, y, al menos, con otras cuatro personas profesionales de reconocido prestigio especialistas en la materia concreta del proyecto, entre las que deberá figurar al menos una persona experta jurista, que serán designadas por la persona titular de la Secretaría de Estado.

Adicionalmente, cuando el ámbito territorial o competencial del proyecto así lo requiera, podrán incorporarse a la Comisión otras personas en representación de la Administración General del Estado, de las Comunidades Autónomas **y de las entidades locales, en los términos fijados en el convenio a que se refiere el artículo 64** o, alternativamente, que sean acordados en cada caso.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 674

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título V. Capítulo II.

JUSTIFICACIÓN

Se suprimen los artículos 82 a 85, ambos inclusive.

ENMIENDA NÚM. 675

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 83.

JUSTIFICACIÓN

Se suprime el Artículo 83. Oficina para la Facilitación de Pruebas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas (OFVA), en coherencia con las enmiendas anteriores.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 463

ENMIENDA NÚM. 676

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 86.

Texto que se propone:

Artículo 86.2.

Modificación.

Se modifica el apartado 2 del **Artículo 86. Datos abiertos de los servicios de transporte de personas y de movilidad**, que queda redactado en los términos siguientes:

2. En caso de que una parte o la totalidad de los datos del anexo I sobre servicios de transporte y movilidad no se encuentren en soporte digital, los agentes que participan en la provisión de servicios de transporte de personas y de movilidad deberán llevar a cabo las medidas oportunas para garantizar su acceso por vía electrónica y en soporte digital en las condiciones establecidas en el apartado anterior, con anterioridad a **2 años desde la aprobación de esta ley** ~~1 de enero de 2025 para los datos de los apartados 1 y 2 del anexo.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 677

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 87.

Texto que se propone:

Artículo 87.1.

Modificación.

Se modifica el apartado 1 del **Artículo 87. Datos abiertos de infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Los gestores de infraestructuras de transporte, operadores de infraestructuras de transporte, y gestores de otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad que ejerzan actividad relacionada con el transporte de personas y la movilidad en cualquier parte del territorio, garantizarán la disponibilidad de los datos de sus infraestructuras y equipamientos establecidos en el anexo I de esta ley que se encuentren digitalizados, de forma gratuita y actualizada. La provisión de los datos se llevará a cabo en modo estandarizado, accesible e interoperable, con las características y mediante el sistema de acceso definido en el anexo I de esta ley. **Los acuerdos relativos a la construcción o implantación de infraestructuras nuevas que se adopten a partir de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley deberán contener la obligación de su digitalización a los efectos previstos en este artículo y sus concordantes.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 464

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 678

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 87.

Texto que se propone:

Artículo 87.2

Modificación

Se modifica el apartado 2 del **Artículo 87. Datos abiertos de infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad**, que queda redactado en los términos siguientes:

2. En caso de que una parte o la totalidad de los datos del anexo I sobre infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte no se encuentren en soporte digital, los gestores de infraestructuras de transporte, operadores de infraestructuras de transporte y gestores de otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad que ejerzan actividad relacionada con el transporte de personas y la movilidad en cualquier parte del territorio, deberán llevar a cabo las medidas oportunas para garantizar su acceso por vía electrónica y en soporte digital en las condiciones establecidas en el apartado anterior, con anterioridad **a 4 años a partir de la aprobación de esta ley. El Estado dotará de partidas presupuestarias anuales para impulsar la digitalización de las infraestructuras existentes en la fecha de la aprobación de esta ley en todo el territorio.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 679

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 90.

Texto que se propone:

Artículo 90.

Modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 465

Se modifica el **Artículo 90. Datos de transporte y movilidad con fines estadísticos**, mediante la adición de un nuevo apartado 3 en los términos siguientes:

3. Los datos recogidos en cada Comunidad Autónoma se pondrán a disposición de los Gobiernos autonómicos respectivos con el mismo formato y nivel de desagregación que los haya recogido el MITMA y en un plazo no superior a 3 meses desde su recepción.

JUSTIFICACIÓN

Es necesario que las Comunidades Autónomas sean concedoras de toda la información que se recoge en su territorio.

ENMIENDA NÚM. 680

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título VI. Artículo 95.

JUSTIFICACIÓN

Se suprime el Artículo 95. Transporte de mercancías. Este artículo no contiene ningún precepto, ni mandato, ni regulación, ni se fundamenta en ningún título competencial que atribuya al Estado la habilitación singular para dictarlo.

ENMIENDA NÚM. 681

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96.

Texto que se propone:

Artículo 96.

Modificación.

Se modifica el apartado 3 y se suprime el apartado 4 del **Artículo 96. Nodos logísticos de importancia estratégica**, que queda redactado en los en los términos siguientes:

3. Las Administraciones territoriales competentes en materia de transportes, movilidad y logística podrán declarar como nodo logístico de importancia estratégica aquellos situados en su territorio en los que concurren, entre otras, las características indicadas. El acuerdo deberá contener en todo caso la referencia a los efectos de la declaración, incluida la consideración prioritaria en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible.

4. (Suprimido).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 466

JUSTIFICACIÓN

La atribución al Consejo de Ministros de la declaración de nodo logístico de importancia estratégica no se soporta en ningún título competencial propio del Estado, por lo que, aun asumiendo que la ley pueda configurar esta categoría con carácter general para todo el Estado, su declaración en relación con cada caso concreto solo puede corresponder a las Administraciones territoriales competentes en materia de transportes, movilidad y logística, con la previsión que dicha declaración contenga la referencia a sus efectos, según se indica en el apartado 3 (modificado) del artículo 96, lo que hace innecesaria la previsión de apartado 4 que se propone suprimir.

ENMIENDA NÚM. 682

Grupo Parlamentario Republicano

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título VI. Artículo 97.

JUSTIFICACIÓN

Se suprime el artículo 97. Nodos logísticos de interés autonómico. Este artículo no contiene ningún precepto, ni mandato, ni regulación, ni se fundamenta en ningún título competencial que atribuya al Estado la habilitación singular para dictarlo.

ENMIENDA NÚM. 683

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 98.

Texto que se propone:

Artículo 98.2.

Modificación.

Se modifica el apartado 2 del **Artículo 98. Coordinación entre administraciones para la mejora de la cadena logística**, que queda redactado en los en los términos siguientes:

2. Dentro del Plan de Trabajo Bienal del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible al que se hace referencia en el artículo 11. **2**, se incluirá la elaboración y actualización de un catálogo de nodos logísticos intermodales, incluyendo los servicios que se prestan en los mismos. Este catálogo deberá recoger, al menos, los nodos logísticos de importancia estratégica que hayan sido declarados según **lo dispuesto en el artículo 96 de esta ley**.

JUSTIFICACIÓN

La enmienda es coherente con la propuesta para el artículo 96.3.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 467

ENMIENDA NÚM. 684

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VII. Artículo 99.

Texto que se propone:

Artículo 99.2.

Modificación.

Se modifica el apartado 2 del **Artículo 99. Publicidad activa en la definición y seguimiento de las políticas públicas de movilidad**, que queda redactado en los en los términos siguientes:

2. Estará sujeta a publicidad activa la acción de las administraciones públicas en las materias reguladas en esta ley, **en los términos previstos en la legislación que regula la transparencia**, acceso a la información pública y buen gobierno de las Administraciones con competencia sectorial, así como en el presente título.

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene por objeto extender la referencia normativa de la sujeción a publicidad de la acción de las Administraciones públicas no limitándola únicamente a la Ley estatal 19/2013 sino también a la normativa propia de cada Administración actuante, como ocurre en el caso de Cataluña, que dispone de legislación propia en la materia (Ley 19/2014).

ENMIENDA NÚM. 685

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VIII.

Texto que se propone:

Título VIII

Modificación

Se modifica el Título del Título VIII, que queda redactado en los en los términos siguientes:

Régimen sancionador **de competencia de la Administración del Estado.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. Circunscribir el Título al ámbito competencial de la Administración General del Estado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 468

ENMIENDA NÚM. 686

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VIII. Artículo 103.

Texto que se propone:

Artículo 103.

Modificación.

Se modifica el **Artículo 103. Sujetos responsables**, que queda redactado en los en los términos siguientes:

Son sujetos responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas que incurran en las acciones u omisiones tipificadas como infracción en la presente ley y, en particular:

a) En los supuestos de infracciones en materia de suministro de datos al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), los operadores de transporte, gestores de infraestructura y los centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras personas trabajadoras o 250 por turno obligados a suministrar datos a los servicios competentes del EDIM.

~~b) En los supuestos de infracciones en materia de planes de movilidad sostenible, las empresas con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turnos.~~

c) En los supuestos de infracciones en materia del régimen de participación en el espacio controlado de pruebas **de competencia estatal** para proyectos piloto de movilidad, los promotores.

d) En los supuestos de infracciones de datos abiertos de infraestructuras de transporte, los gestores u operadores de infraestructuras de transporte.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 687

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VIII. Artículo 104.

Texto que se propone:

Artículo 104.2.

Modificación.

Se modifica el apartado 2 del **Artículo 104. Infracciones graves**, que queda redactado en los en los términos siguientes:

2. Infracciones en materia del régimen de participación en el espacio controlado de pruebas de **competencia estatal** para proyectos piloto de movilidad:

a) El inicio de pruebas de un proyecto sin la cobertura formal de admisión favorable.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 469

b) La utilización para finalidades distintas del proyecto de los datos personales de los participantes obtenidos directamente por los promotores. En este caso, el procedimiento sancionador será el establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales por el órgano competente en materia de protección de datos personales.

c) El incumplimiento de contratación de un seguro de responsabilidad civil, aval bancario, seguro de caución u otra equivalente en los casos requeridos.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 688

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VIII. Artículo 105.

Texto que se propone:

Artículo 105.

Modificación.

Se modifica el **Artículo 105. Infracciones leves**, que queda redactado en los en los términos siguientes:

Son infracciones leves:

1. Infracciones en materia de suministro de datos al EDIM:

a) La no remisión o el retraso en el envío de los datos que sean requeridos por razones de interés general, cuando se produjese grave perjuicio para el servicio.

b) El envío de datos incompletos o inexactos cuando sean requeridos por razones de interés general y su remisión produjese grave perjuicio para el servicio.

2. Infracciones en materia de los planes de movilidad sostenible **de competencia estatal**:

a) El incumplimiento de la obligación de disponer de los planes de movilidad sostenible al trabajo en el plazo al que hace referencia el artículo 27, cuando con ello se produzca un perjuicio para el sistema de movilidad.

b) El incumplimiento de la obligación de elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y las medidas del plan en los plazos a los que se hace referencia en el artículo 27, cuando con ello se produzca un perjuicio para sistema de movilidad.

3. Infracciones en materia del régimen de participación en el espacio controlado de pruebas de **competencia estatal** para proyectos piloto de movilidad:

a) La falta de consentimiento informado del participante en una prueba de un proyecto piloto autorizado.

b) La omisión total de información que debe proporcionarse al participante.

c) El incumplimiento de los términos y condiciones del proyecto.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 470

d) La omisión parcial de información que debe proporcionarse al participante, cuando se le ocasione un perjuicio.

4. Infracciones de datos abiertos de infraestructuras de transporte, los gestores u operadores de infraestructuras de transporte:

El incumplimiento de disponibilidad de forma gratuita, actualizada y digital, de los datos de sus infraestructuras y equipamientos, cuando se cause un perjuicio en el sistema.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 689

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional séptima.

Texto que se propone:

Disposición adicional séptima.

Modificación.

Se propone la modificación del título de la **Disposición adicional séptima**, que queda redactado en los términos siguientes:

Disposición adicional séptima. **Actuación de los órganos estatales ante episodios de alta contaminación.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. Limitar el alcance del artículo al ámbito competencial estatal.

ENMIENDA NÚM. 690

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional octava.

Texto que se propone:

Disposición adicional octava.

Modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 471

Se propone la modificación de la **Disposición adicional octava. Promoción del uso de la bicicleta**, que queda redactado en los términos siguientes.

Disposición adicional octava. Promoción del uso de la bicicleta.

Las Administraciones públicas con competencias en materia de transportes y movilidad promoverán el uso de la bicicleta, en los ámbitos territoriales respectivos, con la finalidad de:

a) Promocionar el uso de este modo de transporte siguiendo principios de seguridad, sostenibilidad y eficiencia, contribuyendo al objetivo de lograr una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, así como más productiva y saludable.

b) Coordinar e impulsar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte como elemento relevante de la movilidad cotidiana, valorando su potencial en el último tramo del reparto de mercancías.

c) Fomentar el cicloturismo, proteger la bicicleta como actividad de ocio y deporte y promocionar sus beneficios para la salud como elemento de movilidad activa.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. Limitar el alcance del artículo al ámbito competencial estatal.

ENMIENDA NÚM. 691

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional décima.

Texto que se propone:

Disposición adicional décima.

Modificación.

Se propone la modificación de la **Disposición adicional décima. Evaluación ex post de los principales corredores puestos en servicio y actuaciones desarrolladas mediante sistema concesional**, que queda redactado en los términos siguientes.

En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realizará una evaluación ex post de rentabilidad social, económica y, en su caso, financiera, de las nuevas líneas ferroviarias y principales infraestructuras viarias de titularidad estatal puestas en servicio desde el año 2010. Dichas evaluaciones se realizarán mediante metodologías comúnmente empleadas y reconocidas para este tipo de estudios.

Asimismo, y en el mismo plazo, se realizará una evaluación de las principales actuaciones en materia de carreteras **de competencia estatal** que hayan sido construidas y financiadas mediante sistemas concesionales antes de la entrada en vigor de la ley, analizando la eficiencia de su construcción y explotación mediante estas formas de financiación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 472

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. Limitar el alcance del artículo al ámbito competencial estatal.

ENMIENDA NÚM. 692

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional décima.

Texto que se propone:

Disposición adicional décima.

Modificación.

Se modifica la **Disposición adicional décima. Evaluación de los principales corredores puestos en servicio y actuaciones desarrolladas mediante sistema concesional**, que queda redactada como sigue:

«Disposición adicional décima. Evaluación de los principales corredores puestos en servicio y actuaciones desarrolladas mediante sistema concesional.

En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realizará una evaluación **de rentabilidad socioeconómica y ambiental** de las nuevas líneas ferroviarias y principales infraestructuras viarias puestas en servicio desde el año 2010. Dichas evaluaciones se realizarán mediante metodologías comúnmente empleadas y reconocidas para este tipo de estudios.

Asimismo, y en el mismo plazo, se realizará una evaluación de las principales actuaciones en materia de carreteras que hayan sido construidas y financiadas mediante sistemas concesionales antes de la entrada en vigor de la ley, analizando la eficiencia de su construcción y explotación **desde el punto de vista social, económico y ambiental** mediante estas formas de financiación. **Estas evaluaciones de rentabilidad socioeconómica y ambiental supeditarán los criterios económicos a los criterios sociales y ambientales.**

JUSTIFICACIÓN

Es importante proponer medidas que fomenten el mantenimiento de las líneas, creando las condiciones (horarios, tarifas...) que garanticen su rentabilidad económica y social además de garantizar la protección de las líneas del mundo rural, debidamente adaptadas a la idiosincrasia de estos territorios.

ENMIENDA NÚM. 693

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 473

Texto que se propone:

Disposición adicional undécima.

Modificación.

Se modifica la **Disposición adicional undécima. Transporte ferroviario de mercancías**, que queda redactada como sigue:

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas necesarias con el objetivo de alcanzar una cuota modal respecto al total de mercancías transportadas por vía terrestre que en los años horizonte 2030 y 2040 sea asimilable al de los países de nuestro entorno con similares características y funcionalidad de las respectivas redes de transporte. Para ello, se revisará la estrategia para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en un plazo no superior a un año tras la aprobación de esta Ley.

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario desarrollar lo expuesto en el citado artículo para avanzar hacia el objetivo de incrementar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías.

ENMIENDA NÚM. 694

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria segunda.

Texto que se propone:

Disposición transitoria segunda.

Modificación.

Se modifica la **Disposición transitoria segunda**, que queda redactada en los términos siguientes:

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante Acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 47.

En este mismo plazo de un año, las comunidades autónomas que así lo manifiesten, deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal, salvo acuerdo expreso entre las administraciones implicadas, de conformidad con la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

2. En el plazo de un año a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar adjudicados los contratos de concesión de servicios de todas las concesiones estatales incluidas en aquél.

En este mismo plazo de un año, las Comunidades Autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 474

estatales. Estos tráficos no serán atendidos, con carácter general, en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal.

3. En todo caso, la administración está obligada a iniciar los procedimientos de licitación de los contratos de concesión del nuevo mapa concesional en el plazo máximo de 6 meses desde la fecha de su aprobación de los **Proyectos definitivos de los nuevos contratos de gestión de servicios públicos**. Este plazo podrá prorrogarse una sola vez por un período de 6 meses más, si concurren circunstancias excepcionales.

Las nuevas concesiones de servicios podrán incluir tráficos que se encuentren afectados por contratos en vigor en el momento de la licitación, en cuyo caso el pliego de cláusulas administrativas particulares incluirá las prescripciones necesarias para la incorporación de tales tráficos al nuevo servicio adjudicado desde la fecha de finalización del contrato preexistente.

4. En las concesiones de transporte regular de viajeros de uso general otorgadas o prorrogadas tras de la entrada en vigor de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre, en las que se ha superado el plazo de duración del contrato sin que la administración haya adjudicado las nuevas concesiones que sustituirían a las prorrogadas, se aplicarán las siguientes reglas:

a) El ~~concesionario~~ **contratista** podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del ~~mapa concesional~~ **Proyecto definitivo del nuevo contrato de gestión de servicio público** o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación, ~~si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.~~

b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio ~~a un operador distinto~~, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos ~~en esta ley~~ la **Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres** y en la legislación comunitaria, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato de concesión.

c) Los expedientes correspondientes a los nuevos contratos de concesión serán objeto de tramitación urgente, que debe declararse expresamente por el órgano de contratación de forma debidamente motivada.

JUSTIFICACIÓN

Se propone esta nueva redacción para esta Disposición Transitoria con el objetivo de mejor cumplir la adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.

Por otra parte, la exclusión de que se pueda adjudicar provisionalmente el servicio al operador que venía prestando el servicio, una vez transcurrido el período de 18 meses, contraviene la LOTT, el ROTT y el Reglamento 1370.

ENMIENDA NÚM. 695

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final primera. Modificación texto refundido Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

Texto que se propone:

Disposición final primera.

Modificación.

Se añade un nuevo apartado en la **Disposición final primera. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre**, con la siguiente redacción:

X. Se añade un nuevo apartado 3 en el artículo 78 con la siguiente redacción:

3. Las entidades aseguradoras comprobarán, antes de concertar un nuevo contrato de seguro de vehículos a motor o de proceder a la renovación o subrogación de uno existente, que resulta acreditado que el vehículo ha superado favorablemente la inspección técnica (ITV) en los supuestos y plazos en los que ello resulte obligatorio. En su defecto, podrá suscribir un contrato de seguro provisional, de duración temporal limitada a un mes, a los efectos de facilitar el cumplimiento de esta obligación. Reglamentariamente se regulará el acceso de las entidades aseguradoras a la información y bases de datos sobre la inspección técnica de vehículos (ITV).

JUSTIFICACIÓN

La obligación de someter los vehículos a motor matriculados a inspección técnica periódica (ITV) está contenida el artículo 10.1 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por RD 2822/1998, de 28 de diciembre, y en el artículo 4 del RD 920/2017, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. Por su parte, el art 76 o) del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, tipifica como infracción grave circular por las vías públicas con un vehículo que no haya sido sometido a la preceptiva inspección técnica (ITV).

Sin embargo, a pesar de la existencia de esta obligación normativa y de la correlativa sanción en nuestro ordenamiento jurídico, los datos oficiales disponibles reflejan la existencia de un elevadísimo índice de incumplimiento de la obligación de someter los vehículos matriculados a la ITV. Este incumplimiento se ha situado históricamente en torno a un 20-25%. En 2021, según los últimos datos oficiales disponibles del MINCOTUR el incumplimiento de la obligación de someter los vehículos a ITV, en aquellos vehículos que es obligatoria su realización, alcanzó el 37% del total en circulación efectiva por nuestras vías. En turismos el porcentaje de incumplimiento es el 26% y, en vehículos ligeros de transporte de mercancías (los que tienen una mayor circulación por las vías), el nivel de incumplimiento en 2021 alcanza el 54%. Estos inaceptables niveles de incumplimiento contrastan con los existentes en los Estados con regulaciones análogas a la española en esta materia. Por ejemplo, en Alemania el porcentaje de incumplimiento se sitúa en torno al 2%. El porcentaje de incumplimiento de la obligación de someter los vehículos a ITV produce una grave afección sobre la seguridad vial y el medioambiente, ya que la verificación técnica que se lleva a efecto en las estaciones de ITV, sometida a una fuerte intervención administrativa regulatoria y con severos controles de calidad por parte de la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), viene referida a elementos esenciales para la seguridad de los vehículos (elementos estructurales, dirección, neumáticos, iluminación y señalización, sistemas de frenado, control de emisiones, etc...) y el medio ambiente.

Todos estos elementos objeto de inspección impactan directamente sobre la seguridad vial lo cual constituye el fundamento esencial de la imposición de esta obligación. En un reciente estudio publicado en 2022 por la Universidad Carlos III sobre esta cuestión, con datos actualizados a 2021, se demuestra que los vehículos de mayor antigüedad presentan para todos los tipos de vehículos mayor número de defectos, por lo que se puede afirmar que estadísticamente son vehículos más inseguros y notablemente menos respetuosos con el medio ambiente. Este hecho objetivo ve agravado su efecto como consecuencia del constante incremento histórico de la antigüedad media del parque móvil.

El incumplimiento de la obligación de someter a inspección técnica los vehículos no solo afecta a la seguridad vial. También impacta de forma muy relevante sobre el medio ambiente ya que las estaciones ITV comprueban técnicamente que los vehículos cumplen con unos estándares mínimos referentes a la contaminación atmosférica. El estudio, antes citado, de la Universidad Carlos III concluye, desde el punto de vista medioambiental, que la ITV en 2021 ha evitado la emisión de 39.370 toneladas de partículas contaminantes al ambiente y, como consecuencia, ha evitado 575 víctimas prematuras, con un coste económico de 706 M€. Adicionalmente, si los vehículos que les correspondía realizar la inspección técnica lo hubieran hecho, se podrían haber evitado 207 muertes prematuras por esta causa.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 476

El artículo 78 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial ha establecido desde hace años una conexión directa entre la obligación de someter los vehículos a motor a ITV y el deber de contar, al menos, con un seguro de responsabilidad civil obligatorio. Este precepto legal establece que «Las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos requerirán la acreditación del seguro obligatorio en cada inspección ordinaria o extraordinaria del vehículo». Esta obligación legal se observa de forma sistemática y exhaustiva en las estaciones de ITV, resultando imposible expedir la acreditación de la inspección técnica si no consta la existencia de un seguro de responsabilidad en vigor del vehículo. La existencia de seguro en vigor se comprueba de oficio por la estación ITV a través de un eficiente procedimiento telemático. Sin embargo, como consecuencia de un desajuste técnico de nuestro ordenamiento jurídico, las entidades aseguradoras no están obligadas a verificar en paralelo la existencia de una ITV favorable del vehículo antes de emitir el seguro obligatorio correspondiente, proceder a su renovación o subrogación. Una exigencia legal de estas características, con un mecanismo de doble verificación o reciprocidad, generaría un fuerte círculo virtuoso tanto en el aseguramiento de los vehículos como en el sometimiento de los mismos a la ITV con la periodicidad exigida y, en consecuencia, una mejora directa para la seguridad vial y el medio ambiente junto con una reducción de siniestros viales, heridos de distinta gravedad y fallecidos.

ENMIENDA NÚM. 696

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final segunda. Modificación Real Decreto Legislativo 2/2004.

Texto que se propone:

Disposición final segunda.

Modificación.

Se propone la modificación de la **Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales**, mediante la adición de un nuevo apartado con la siguiente redacción:

Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

[...]

Dos bis. Se adiciona un apartado nuevo 3 bis al artículo 72 con la siguiente redacción:

3bis. Aquellos municipios en los que se reciba la prestación de un servicio de transporte público por una Administración diferente de la propia municipal podrán establecer un recargo de hasta el 0,2 por ciento de la base imponible del impuesto. Los recursos obtenidos por este recargo deberán destinarse a la aportación del municipio a la financiación del servicio de transporte público colectivo supramunicipal que motiva su aplicación, a través de la entidad que lo gestione o que financie total o parcialmente su prestación.

Dicho recargo se exigirá a los mismos sujetos pasivos y en los mismos casos que el Impuesto sobre Bienes Inmuebles y será incompatible con los que establezcan con la misma naturaleza y afectación de destino las entidades metropolitanas al amparo del artículo 153 1. a) de esta ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 477

JUSTIFICACIÓN

El Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales ya contempla que los ayuntamientos puedan incrementar los tipos de gravamen del impuesto sobre los bienes inmuebles (IBI) cuando se preste el servicio de transporte colectivo de superficie (art. 72.3 B), si bien:

- a) no se establece en la ley ninguna afectación de destino del producto de la recaudación por este concepto a la financiación de este servicio,
- b) existen dudas razonables de que el incremento pueda aplicarse con la justificación o en relación con la prestación servicios de transporte público que no sean de competencia del mismo municipio (servicios supramunicipales de ámbito metropolitano comarcal o regional)

Por tanto, la disponibilidad adicional de recursos por parte de los Ayuntamientos para la financiación del sistema supramunicipal metropolitano o consorcial, según cada caso - de transporte público del que cada Ayuntamiento forme parte, requeriría la incorporación en la propia LHL de un nuevo apartado dedicado al recargo del IBI aplicable en los municipios en los que se reciba la prestación de un servicio de transporte público de este alcance supramunicipal.

En caso de que un área metropolitana tuviera establecido un recargo de esta naturaleza con afectación de destino a la financiación del transporte público y, por tanto, diferente en este aspecto del actual tributo metropolitano previsto en el artículo 40 de la ley 31 /2010- sería razonable que los municipios que formen parte de esta no pudieran hacer uso de esta habilitación legal, lo que debería encontrarse prevista expresamente en la norma. No, en cambio, en el actual escenario de tributo metropolitano no afectado de destino, en el que la contribución que debiera realizar singularmente cualquier ayuntamiento al sistema de transporte público supramunicipal debería poder cubrirse con un recargo local específico sobre el IBI.

ENMIENDA NÚM. 697

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación Ley 16/1987.

Texto que se propone:

Disposición final cuarta.

Modificación.

Se propone la modificación de la **Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres**, mediante la adición de un nuevo apartado con la siguiente redacción:

Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El artículo 9 queda redactado en los siguientes términos:

1. La Conferencia Sectorial de Transportes **es un órgano de cooperación de los previstos en los artículos 147 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y se regirá por lo dispuesto en esta Ley, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, y**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 478

en los artículos 9 y siguientes de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

2. La Conferencia Sectorial de Transportes **ejercerá en todo caso funciones consultivas. Podrá ejercer otras funciones en la forma que sea acordada por las Administraciones participantes en el ámbito de sus competencias respectivas**

3. **Corresponderá a la Conferencia Sectorial de Transportes acordar la estructura y funcionamiento de los sistemas de integración de datos de movilidad así como los objetivos y contenidos de la información que deban contener.**

4. **El régimen de adopción de acuerdos de la Conferencia Sectorial de Transportes será el establecido en el título III de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.**

Dos. Las referencias a la Conferencia Nacional de Transportes recogidas en el artículo 10 se entenderán hechas a la Conferencia Sectorial de Transportes.

Tres. El artículo 11 queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 11.

1. Al objeto de establecer mecanismos de colaboración en el ejercicio de las competencias estatales y autonómicas, existirá, la «Comisión de Directores Generales de Transporte Terrestre», integrada por los titulares de las direcciones generales competentes en materia de transporte terrestre de las Comunidades Autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla. La Comisión estará presidida por el Director General de Transporte Terrestre de la Administración del Estado, y se reunirá al menos cuatro veces al año.

Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la Comisión los titulares de otras direcciones generales de las citadas administraciones.

2. La Comisión de Directores Generales de Transporte terrestre actuará como órgano ordinario de colaboración técnica y administrativa en materia de transportes terrestres, entre las distintas administraciones públicas, y deliberará sobre cuantos asuntos de la competencia de sus miembros puedan afectar al adecuado funcionamiento del sistema de transportes.

Asimismo, la referida comisión actuará como órgano de apoyo y de discusión previa de la Conferencia Sectorial de Transportes, la cual podrá delegarle el conocimiento de los asuntos de su competencia.

La Comisión de Directores Generales podrá crear las subcomisiones y grupos de trabajo que resulten necesarios.

JUSTIFICACIÓN

La redacción que se da a las funciones de la Conferencia Sectorial de Transporte por esta DF4 debe ser coherente con la redacción modificada del artículo 8 del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 698

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final sexta. Modificación Ley 38/2015.

Texto que se propone:

«Disposición final cuarta.

Modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Se modifica la **Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres**, mediante la inclusión de dos nuevos apartados Doce y Trece con la siguiente redacción:

Doce. El artículo 90 queda redactado como sigue:

«Artículo 90.

1. Las empresas que pretendan intermediar en la contratación de transportes de personas, ya sea en concepto de creación de una oferta de transporte ya por ejercer una influencia decisiva o de control en las condiciones del servicio de transporte, deberán obtener una autorización de operador de transporte de personas.

2. El otorgamiento de la autorización de operador de transporte de personas estará condicionada a que se acredite el cumplimiento de análogos requisitos a los exigidos para la actividad de transporte de personas por carretera, con las adaptaciones que reglamentariamente se determinen en atención a la naturaleza y ámbito territorial de la actividad a que esté referida.

Asimismo, se aplicarán a esta autorización similares reglas a las establecidas en relación con la vigencia de las autorizaciones de transporte público urbano de personas en vehículos de turismo.

3. La autorización de operador de transporte de personas habilitará a sus titulares para intermediar en la contratación de transportes tanto interiores como internacionales.

Los titulares de la autorización de operador de transporte de personas deberán contratar en nombre propio, tanto con el demandante del servicio como con el transportista que vaya a realizarlo.

Las condiciones señaladas en este punto serán de aplicación también a la intermediación que, en su caso, lleven a cabo los titulares de autorizaciones de transporte de personas

4. En el caso de utilizar una plataforma digital, los operadores de transporte de personas deberán, para la contratación de los servicios con usuarios y prestadores de servicios de transporte urbano de viajeros en vehículo de turismo, dar cumplimiento al principio de transparencia, entendido como el derecho a la explicación, prohibición de perfiles de usuarios y prestadores de servicios y de uso datos biométricos, intervención humana, protección de los consumidores y no discriminación.

Trece. El artículo 92 queda redactado como sigue:

«Artículo 92.

Las administraciones competentes en la materia deben incentivar, mediante las fórmulas más adecuadas, la constitución y el funcionamiento de agrupaciones de personas físicas titulares de licencias de taxi, en la forma jurídica que sea más idónea, para cooperar en la mejora del proceso de contratación y prestación del servicio o en otros aspectos vinculados con la gestión de este. Se determinarán por reglamento las condiciones específicas de la contratación y el régimen jurídico del servicio de cooperativas, emisoras de radiotaxi y otras entidades prestadoras de servicios o comercializadoras de la oferta.

Las empresas que intervengan en la contratación y comercialización de los servicios de taxi tienen que ajustar su actuación al que determina esta ley y las normas que la desarrollen, especialmente por el que respecta al cumplimiento del régimen tarifario y en concreto:

a) En ningún caso pueden modificar el precio del servicio prestado por un taxi mediante bonificaciones, descuentos, suplementos, o cualquier otra forma análoga.

b) El sistema de asignación y comercialización de servicios debe estar definido de forma que sea objetivo y no discriminatorio entre los taxis vinculados. A estos efectos, cuando dicho sistema dependa de manera total o parcial de un tratamiento automatizado de datos, las personas físicas titulares de las mismas, ya sean usuarias del servicio o taxistas, tendrán derecho a que la empresa motive de manera expresa y comprensible las decisiones que haya adoptado a partir de aquellos datos, facilitando así el ejercicio de las facultades

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 480

que reconoce a aquellas personas físicas la normativa aplicable en materia de protección de datos de carácter personal.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 699

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final octava.

Texto que se propone:

Disposición final octava.

Modificación.

Se propone la modificación de la **Disposición final octava. Título competencial**, mediante modificación de los apartados 1 y 2, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Esta ley se dicta conjuntamente al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en el artículo 149.1.13.^a de la Constitución Española, en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; en el artículo 149.1.18.^a de la Constitución Española, relativa las bases del régimen jurídico de las administraciones públicas y el procedimiento administrativo común; en el artículo 149.1.23.^a de la Constitución Española, de legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección; y en el artículo 149.1.25.^a de la Constitución Española, de bases del régimen minero y energético.

2. Asimismo, esta ley se dicta también al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en los artículos 149.1.7.^a de la Constitución Española, de legislación laboral, en relación con la disposición transitoria primera y la disposición final tercera.; 149.1.20.^a de la Constitución Española, de puertos y aeropuertos de interés general, en relación con la disposición adicional sexta; 149.1.21.^a de la Constitución Española, de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, tráfico y circulación de vehículos a motor, en relación con el título III (planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte) así como la disposición adicional cuarta, la disposición adicional décima, y la disposición adicional undécima.

JUSTIFICACIÓN

Una normativa estatal que incida en las políticas públicas de otras administraciones competentes en materia de movilidad y transportes, debería limitarse estrictamente a formular las bases en materia de planificación general de la actividad económica, régimen jurídico de las AAPP y procedimiento administrativo común, protección del medio ambiente y régimen energético. De este modo, no debe entrar en la regulación detallada ni en la planificación de la actuación cotidiana de aquellas administraciones, ni mucho menos sustituirlas en el ejercicio de sus competencias ejecutivas.

El derecho a la accesibilidad en unas condiciones de movilidad adecuadas, que se reconoce en esta ley (en los términos de la enmienda núm. 6 al artículo 4) no puede ser un título de atribución competencial - en términos de competencia exclusiva a favor del Estado, al amparo del artículo 149.1.1 de la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 481

Constitución, como no lo es, tampoco, un inexistente derecho a la movilidad. Cualquier política pública sectorial, en la medida que se dirige al conjunto de personas afectadas o beneficiadas por la misma, permite o facilita en dicho ámbito sectorial «el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales», sin que ello tenga que significar la asunción por el Estado, con invocación del artículo 149,1,1º de la Constitución, de un grado de intervención sobre aquella política que desvirtúe la distribución de competencias hasta el punto que pretende hacerlo el proyecto de ley.

La ley catalana de movilidad (Ley 9/2003), que constituye derecho vigente desde hace 20 años y aparece, sin duda, como el antecedente normativo de mayor contenido del proyecto de ley, configura la movilidad como un sistema de infraestructuras, servicios y formas de planificación y gestión que tiene carácter instrumental del derecho de los ciudadanos a la accesibilidad adecuada (art. 2 a): Aquesta Llei té com a principis inspiradors: a) El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible. Este derecho debe alcanzar a todas las personas, sin que les sea exigible ningún estado o vinculación singular, debiendo la Administración autonómica competente como lo ha materializado mediante una norma con rango legal- desplegar por sí misma y sin otra intervención «superior» todas cuantas acciones deban dirigirse a hacer efectivo aquel derecho.

ENMIENDA NÚM. 700

Grupo Parlamentario Republicano

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final décima.

Texto que se propone:

Disposición final décima.

Modificación.

Se propone la modificación de la **Disposición final décima. Comienzo en la utilización del procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano y metropolitano de viajeros**, que queda redactada de la manera siguiente:

1. El procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano y metropolitano de viajeros previsto en el artículo 58 y siguientes de la ley se empezará a utilizar para la compensación correspondiente al transporte realizado en el año 2024, cuya primera liquidación será en 2025. Las bases reguladoras correspondientes a las subvenciones a los costes operativos de la prestación del servicio se publicarán antes del 31 de diciembre de 2023. De conformidad con lo establecido por el artículo 7 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, el importe máximo de las subvenciones se ajustará a las disponibilidades presupuestarias de cada año.

2. **Mientras no se dé cumplimiento a la previsión de aportaciones del Estado a las autoridades territoriales de movilidad o autoridades de transporte metropolitano del artículo 62 bis, los Presupuestos Generales del Estado mantendrán, para cada ejercicio, a contar desde el de entrada en vigor de esta ley, la dotación a transferir a dichas autoridades en la misma cuantía aprobada para el año 2023, debidamente actualizada, la cual se abonará mensualmente en doceavas partes. Dicha dotación se incrementará en las cuantías adicionales que hayan sido aportadas desde el ejercicio 2020 a fin de mantener el equilibrio económico de los servicios mientras duren las circunstancias que motivaron su aprobación.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 482

JUSTIFICACIÓN

La enmienda pretende dar cobertura temporal a los casos actuales de entidades que tienen a su cargo, en ámbitos de competencia supramunicipales o regionales, diversos aspectos de la gestión integrada de servicios de transporte público, incluida la integración tarifaria y la intermediación en la recepción y aplicación de aportaciones regulares del Estado y del resto de administraciones en virtud de disposiciones presupuestarias «ad hoc», amparando, con ello, el mantenimiento de la situación actual hasta su incorporación al sistema específico configurado en el artículo 62 bis que se incorpora, mediante una enmienda de adición, al proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 701

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

Artículo nuevo.

Adición.

Se adiciona un nuevo Artículo 27 bis con la siguiente redacción:

Artículo 27 bis. Centros de trabajo de alta ocupación.

Las Administraciones competentes en materia de transportes y movilidad velarán, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, por la inclusión de medidas que permitan reducir la movilidad laboral en las horas punta y promover el uso de los medios de transporte más sostenibles en cada caso.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, en coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 702

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

Artículo nuevo.

Adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Se adiciona un nuevo Artículo 62 bis con la siguiente redacción:

Artículo 62 bis. Régimen específico para la contribución económica al transporte público en el ámbito de las autoridades territoriales de movilidad

1. En las Comunidades Autónomas que hayan aprobado leyes de financiación del transporte público y cuenten con autoridades territoriales de movilidad y sistemas de gestión tarifaria integrada en áreas determinadas, la Administración General del Estado contribuirá anualmente a la financiación del sistema de servicio público integrado de transporte de viajeros que se preste en aquellas áreas.

2. Serán destinatarias de la aportación del Estado las autoridades territoriales de movilidad o autoridades de transporte metropolitano definidas en la letra d) del artículo 2.1 de esta ley.

3. La aportación del Estado completará la financiación del sistema de servicio público integrado de transporte público que comprenda todos o algunos de los servicios a que hacen referencia los apartados 4 y 5 del artículo 56, dentro de las cuantías y siempre que se den las condiciones fijadas en el artículo 61.

4. Las dotaciones económicas a transferir se consignarán en los Presupuestos Generales del Estado y se determinarán con carácter plurianual mediante alguno de los instrumentos siguientes:

a) Establecimiento de contratos-programa con la autoridad territorial respectiva, con carácter preferente para la Financiación de la movilidad sostenible.

b) Convenios específicos para la financiación de inversiones de infraestructura de transporte y material móvil.

c) Subvenciones finalistas para contribuir a la sostenibilidad del sistema, calculadas en función de su ámbito territorial de prestación, la población servida y la eficiencia.

5. Para aplicación de las determinaciones de este artículo deberán haberse aprobado y estar en vigor instrumentos de planificación de la movilidad sostenible previstos en la normativa autonómica para el ámbito del sistema.

JUSTIFICACIÓN

La existencia actual de áreas de gestión integrada de servicios de transporte público de ámbito superior al municipal o metropolitano y la singularidad de su actuación, que se extiende a la integración tarifaria y la intermediación en la recepción y aplicación de aportaciones estatales regulares en virtud de disposiciones presupuestarias «ad hoc», justifica su inclusión en el sistema de financiación previsto en esta ley mediante una disposición específica.

A dichas áreas de gestión de servicios de transporte público y a las entidades responsables de su prestación parece referirse el apartado 2 del artículo 56 del proyecto, si bien admitiendo expresamente la posibilidad, que «reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías».

La opción preferente por fórmulas estables de financiación mediante contratos programa u otras figuras análogas guarda relación, a su vez, con la previsión general del artículo 60 del proyecto que «las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano de viajeros, se otorgarán [...] para un periodo mínimo de tres años». En uno y otro caso resulta evidente la necesidad que los sistemas de servicio público puedan establecer sus previsiones relativas a la actividad de prestación, estándares de calidad, disponibilidad de elementos materiales de su mantenimiento y renovación, etc., «de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda» en los términos del artículo 58 a) del proyecto.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 484

ENMIENDA NÚM. 703

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

Artículo 43 bis.

Adición

Se añade un nuevo artículo 43 bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 43 bis. Fomento del transporte ferroviario frente a modos intensivos en carbono.

1. En virtud del artículo 20 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, quedan prohibidos los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros en todas las rutas aéreas dentro del territorio español que cuenten con una alternativa ferroviaria existente, directa y con diferentes frecuencias diarias de menos de cuatro horas de duración.

2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana precisará las condiciones de aplicación del primer párrafo del presente artículo, en particular las características de los itinerarios ferroviarios que deben reunir las conexiones ferroviarias para asegurar un servicio adecuado, así como las eventuales excepciones a la eliminación de los vuelos concernidos y las obligaciones para los aeropuertos enfocadas a la no utilización de los espacios liberados para la operación de otros servicios aéreos.

3. En el plazo de un año a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana presentará al Parlamento un informe sobre la posibilidad de eliminar los vuelos nacionales e internacionales de carga sobre los que ejerza competencia con origen o destino en los aeropuertos con un volumen de tráfico de mercancías superior a 100.000 toneladas/año cuando exista una alternativa de transporte ferroviaria de duración inferior a seis horas.»

JUSTIFICACIÓN

La adopción de esta propuesta permitirían hacer cumplir la Disposición adicional sexta «Transporte Ferroviario» de la Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética, que decía que el Gobierno, a través de la «futura Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público» promovería el uso del ferrocarril de viajeros estableciendo las medidas necesarias para su fomento frente a medios de transporte más contaminantes, así como medidas concretas en el ámbito del transporte de mercancías por ferrocarril, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del mismo.

En concreto, y contrariamente a la tendencia de otros países de la UE, el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible omite cualquier medida de reducción de los graves impactos sociales, ambientales y climáticos del transporte aéreo, como puede ser la eliminación de los vuelos domésticos para los que exista una alternativa ferroviaria existente y adecuada en términos de tiempo de viaje, conectividad y seguridad. Es por ello por lo que se propone la inclusión de esta nueva Disposición adicional de fomento del transporte ferroviario frente a modos intensivos en carbono.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 485

ENMIENDA NÚM. 704

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva.

Adición

Se añade una nueva Disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional x. Conexiones transfronterizas y trenes nocturnos

El Gobierno llevará a cabo una política de recuperación y generación de nuevas conexiones con los países europeos del entorno, con especial atención a los horarios nocturnos, que faciliten la sustitución de los desplazamientos en avión entre ciudades europeas.»

JUSTIFICACIÓN

Se cree imprescindible que la Ley recoja este fomento de las conexiones transfronterizas y trenes nocturnos.

ENMIENDA NÚM. 705

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Se adiciona una nueva Disposición adicional nueva con la siguiente redacción:

Disposición adicional (nueva).

1. Las Comunidades Autónomas que tengan aprobadas leyes de movilidad y cuenten con un régimen propio de financiación de los sistemas de transporte público de su territorio podrán participar en la regulación y distribución de las aportaciones estatales establecidas en el Título IV de esta ley en favor de las Administraciones locales y autoridades territoriales de movilidad.

2. Dicha participación se sujetará, en todo caso, a las determinaciones siguientes:

a) El importe total a transferir a la Comunidad Autónoma se establecerá en la Ley de Presupuestos de cada ejercicio, con cargo al Fondo Estatal de a la Movilidad Sostenible.

b) Serán susceptibles de financiación los servicios públicos enumerados en el apartado 4 del artículo 56 de esta ley que operen en el ámbito urbano así como los interurbanos que formen parte de sistemas integrados de tarificación o con conexiones ordinarias o intermodales entre sus líneas y las urbanas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 486

c) El procedimiento de otorgamiento y requisitos de los destinatarios se adecuarán a las bases que con carácter general establezca el Estado sin perjuicio de la regulación adicional que requieran las circunstancias particulares de cada territorio, que podrá incluir de forma justificada variaciones en relación con la determinación de los costes operativos de los distintos servicios.

d) Las aportaciones se tramitarán por el procedimiento ordinario contenido en la ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones.

JUSTIFICACIÓN

Dentro del marco que configura el artículo 25.2 g) de la Ley 7/1985 de Bases de Régimen Local, según el cual los municipios ejercerán competencias propias en materia de tráfico [...] movilidad y transporte colectivo urbano en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas. Así, la Generalitat ha regulado los términos del ejercicio de estas competencias, mediante su propia legislación de régimen local— la Ley Municipal y de Régimen Local de Catalunya (Decreto Legislativo 2/2003)— al prever y declarar (arts. 66 a 68) la competencia de los municipios en materia de transporte público de viajeros (art. 66.2) el carácter de servicios mínimos a prestar por los municipios con una población superior a los 50.000 habitantes (o que sean capital de comarca) por sí o de forma asociada, de los de transporte colectivo urbano de viajeros y servicio de transporte adaptado que cubra las necesidades de desplazamiento de personas con movilidad reducida (art. 67 e)). Y, finalmente, la facultad y de dispensa por el Govern de la Generalitat del establecimiento o prestación de dichos servicios mínimos, si resulta imposible o de muy difícil cumplimiento, incluyendo la determinación tanto de la Administración, que debe asumir el servicio, como las aportaciones económicas municipales para cubrir la totalidad del coste del servicio, cuando la dispensa se debe a causas técnicas, o para cubrir parcialmente el coste, cuando es por razones de naturaleza económica.

Esta competencia sectorial de la Generalitat, aparte de otros posibles títulos competenciales concurrentes, permite insertar su participación directa en el sistema de contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano, al que se dedica el título IV del proyecto de ley (arts. 56 a 61) de forma que articule el papel tanto del Estado como de la Generalitat en materia de fomento del transporte y la movilidad de una forma más acordada con el tratamiento que realizan los preceptos del Estatuto y la doctrina consolidada del TC constitucional de la participación de la Generalitat en los aspectos económicos de la actividad de fomento, según la cual (STC 13/1992 y resto de posteriores en el mismo sentido).

ENMIENDA NÚM. 706

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva.

Adición.

Se propone la adición de una nueva Disposición adicional nueva con la siguiente redacción:

Disposición adicional X.

Mientras no se dé cumplimiento a la previsión de aportaciones del Estado a las autoridades territoriales de movilidad o autoridades de transporte metropolitano del artículo 62 bis, los Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio mantendrán la dotación transferir a dichas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 487

autoridades en la misma cuantía aprobada para el año 2023, debidamente actualizada, la cual se abonará mensualmente por doceavas partes. Dicha dotación se incrementará en las cuantías adicionales que hayan sido aportadas desde el ejercicio 2020 a fin de mantener el equilibrio económico de los servicios mientras duren las circunstancias que motivaron su aprobación.

JUSTIFICACIÓN

La enmienda pretende dar cobertura temporal a los casos actuales de entidades que tienen a su cargo, en ámbitos de competencia supramunicipales o regionales, diversos aspectos de la gestión integrada de servicios de transporte público, incluida la integración tarifaria y la intermediación en la recepción y aplicación de aportaciones regulares del Estado y del resto de administraciones en virtud de disposiciones presupuestarias «ad hoc», amparando, con ello, el mantenimiento de la situación actual hasta su incorporación al sistema específico configurado en el artículo 62 bis que se incorpora, mediante una enmienda de adición, al anteproyecto.

ENMIENDA NÚM. 707

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva.

Adición.

Se propone la adición de una nueva Disposición adicional nueva con la siguiente redacción:

Disposición adicional XX.

El Gobierno presentará, en el plazo de seis meses, un estudio de alternativas que analice, a la vista de los antecedentes del derecho comparado, y de las diversas circunstancias de la realidad económica y social del país, las distintas opciones para la generación de recursos con destino a la financiación de los servicios de transporte público que reflejen el beneficio directo o indirecto obtenido por las actividades económicas en entornos urbanos y metropolitanos como consecuencia singular de la disponibilidad de aquellos servicios.

JUSTIFICACIÓN

La definición de un modelo revisado de financiación del transporte público en entornos urbanos y metropolitanos requiere incorporar junto a los criterios determinantes de la atribución de recursos económicos para la sostenibilidad del servicio, elementos de equidad a la hora de elegir qué agentes deben soportar preferentemente la imputación de determinados costes generados por la prestación del servicio, sea por causa del beneficio singular obtenido por la disponibilidad del mismo, sea por las externalidades derivadas de determinadas conductas o actividades que provoquen un incremento cuantitativo o cualitativo de las demandas de prestación por parte de los usuarios y la sociedad en general. Diversos modelos comparados afloran cómo en algunos países los beneficios singulares derivados de la disponibilidad del transporte público sobre la propiedad urbana o sobre el ejercicio de actividades económicas determinadas se reflejan en la exigencia de una especial contribución económica de los sectores beneficiados mediante mecanismos propios de generación de ingresos con destino precisamente a la cobertura de costes de aquellos servicios.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 488

ENMIENDA NÚM. 708

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva.

Adición.

Se añade una nueva Disposición adicional, con la siguiente redacción.

Disposición adicional X. Financiación del sistema de transporte público

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno presentará una estrategia para la financiación del transporte público que contemple necesariamente modalidades de generación de nuevos recursos basados en el beneficio singular obtenido por personas o actividades determinadas a partir de la disponibilidad de servicios de transporte público, así como mecanismos eficaces de asignación de dichos recursos al cumplimiento por las distintas Administraciones de sus obligaciones en relación con la cobertura de costes del servicio. La estrategia deberá tomar en consideración las propuestas de las Comunidades Autónomas que ejerzan competencias en la materia, así como de las entidades representativas de las Administraciones Locales.

Para la aplicación efectiva de dicha estrategia se adoptarán las iniciativas legislativas y disposiciones reglamentarias pertinentes.

JUSTIFICACIÓN

Ante la ausencia de medidas para garantizar una fiscalidad justa del transporte, se propone la presente disposición adicional.

ENMIENDA NÚM. 709

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva.

Adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 489

Se añade una nueva Disposición adicional, con la siguiente redacción:

Disposición adicional x. Intervención de las entidades locales en la configuración de la oferta de transporte urbano.

Sin perjuicio de la normativa existente sobre autorizaciones para transporte de viajeros, las entidades locales podrán establecer, en ejercicio de su autonomía local y como parte de la planificación y ejecución de sus políticas de transporte, medidas relativas a la ordenación del acceso y la intensidad en la prestación de cualquier tipo de servicio de transporte de viajeros en vehículos de turismo de menos de nueve plazas, admisibles para su municipio con base en las características de cada localidad.

El régimen de ordenación del acceso o ejercicio que en su caso se establezca deberá estar justificado por razones de interés público, tales como la protección del medioambiente urbano o la garantía de la seguridad vial y resultar proporcionado, garantizando en todo caso la sostenibilidad, calidad, accesibilidad y seguridad de los servicios de interés público involucrados.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 710

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva.

Adición.

Se añade una nueva Disposición adicional, con la siguiente redacción:

Disposición adicional X. El servicio de taxi en el sistema de movilidad.

El servicio de taxi tiene la condición de servicio de interés público dentro del sistema de movilidad. La normativa de desarrollo de la presente ley, así como los instrumentos de planificación y ejecución de políticas públicas de movilidad adoptados por las Administraciones competentes, deberán garantizar en todo, caso la calidad y regularidad de dicho servicio.

JUSTIFICACIÓN

Se cree imprescindible incluir el servicio de taxi en una ley de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 711

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 490

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas.

Texto que se propone:

Disposición transitoria nueva.

Adición.

Se adiciona una nueva Disposición transitoria nueva con la siguiente redacción:

Disposición transitoria X.

Mientras no se dé cumplimiento a la previsión de las aportaciones del Estado a las autoridades territoriales de movilidad o autoridades de transporte metropolitano regulados en el artículo 62 bis, los Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio mantendrán la transferencia a dichas autoridades en la misma cuantía aprobada para el año 2023, debidamente actualizada, la cual se abonará mensualmente por doceavas partes. Dicha dotación se incrementará en las cuantías adicionales que hayan sido aportadas desde el ejercicio 2020 a fin de mantener el equilibrio económico de los servicios mientras duren las circunstancias que motivaron su aprobación.

JUSTIFICACIÓN

La enmienda pretende dar cobertura temporal a los casos actuales de entidades que tienen a su cargo, en ámbitos de competencia supramunicipales o regionales, diversos aspectos de la gestión integrada de servicios de transporte público, incluida la integración tarifaria y la intermediación en la recepción y aplicación de aportaciones regulares del Estado y del resto de administraciones en virtud de disposiciones presupuestarias «ad hoc», amparando, con ello, el mantenimiento de la situación actual hasta su incorporación al sistema específico configurado en el artículo 62 bis que se incorpora, mediante una enmienda de adición, al proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 712

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición final nueva.

Adición.

Se añade una nueva Disposición final X con la siguiente redacción:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 491

Disposición final X. Modificación de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local.

Se modifica la disposición adicional quinta de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, con el siguiente redactado:

Disposición adicional quinta.

4 bis. Las asociaciones de Entidades Locales tendrán la consideración de institución sin fin de lucro, no productor de mercado, sin que sean controladas por unidades de las administraciones públicas, siendo que no se deberán vincular, ni ser dependientes, a efectos del Sistema Europeo de Cuentas, de ninguna entidad local del artículo 3.1 de esta Ley.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 713

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición final nueva.

Adición.

Se añade una nueva Disposición final X con la siguiente redacción:

Disposición final X. Modificación del apartado e) del artículo 42.3 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.

Se modifique el actual apartado e) del artículo 42.3 de la Ley 35/2006 conforme a la siguiente redacción:

e) Las cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros y servicios de movilidad compartida en los términos previstos en el artículo 2.s) de la Ley xx/2023, de movilidad sostenible, con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, con el límite de 1.500 euros anuales para cada trabajador: También tendrán la consideración de cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar los citados servicios, las fórmulas indirectas de pago que cumplan las condiciones que se establezcan reglamentariamente.

JUSTIFICACIÓN

El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, futuro marco normativo encargado de vincular la movilidad a un derecho del ciudadano y establecer las condiciones para el disfrute de un sistema de movilidad sostenible, recoge la obligación de realizar planes de movilidad sostenible para entidades locales y grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 492

con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno, que necesariamente incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros, promoviendo el uso de medios de transporte de bajas emisiones.

En este contexto, las tarjetas de transporte reguladas en el artículo 42.3.e) de la Ley del IRPF suponen un medio idóneo para ayudar a las empresas a la consecución de dichos objetivos a la vez que se cumplen las exigencias, contribuyendo a la consecución de objetivos del Proyecto de Ley, al facilitar el cumplimiento de los objetivos de descarbonización de la economía, mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones, así como a evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo.

ENMIENDA NÚM. 714

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición final nueva.

Adición.

Se añade una nueva Disposición final X con la siguiente redacción:

Disposición final X. Modificación del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por al que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras:

Se modifica el Real Decreto-ley 3/2022 en los términos siguientes:

Uno. Se añaden dos nuevos apartados X y X al artículo 6, en los siguientes términos:

X. Excepcionalmente, en los contratos públicos de concesión del transporte escolar, ya sean administrativos o privados, adjudicados por cualquiera de las entidades que formen parte del sector público que se encuentren en ejecución, licitación, adjudicación o formalización a la entrada en vigor de esta Ley o cuyo anuncio de adjudicación o formalización se publique en la plataforma de contratación del sector público en el periodo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley, se reconocerá al contratista la posibilidad de una revisión excepcional de precios. Igual posibilidad de revisión excepcional de precios se le reconocerá al contratista en aquellos contratos públicos de suministros de bienes y de servicios del sector del transporte escolar, ya sean administrativos o privados, adjudicados por cualquiera de las entidades que forman parte del sector público, cuyo anuncio de licitación se publique en la plataforma de contratos del sector público en el plazo de un año desde la entrada en vigor de este real decreto ley. Dicha revisión excepcional se reconocerá con independencia del régimen jurídico que por razón temporal o de la materia se aplique al contrato.

X. Para el establecimiento de las fórmulas de revisión de los contratos públicos de suministros de bienes y de servicios del transporte escolar, se habilita a los órganos de contratación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 493

correspondiente para la determinación de las propuestas de fórmulas de revisión atendiendo a los principios generales regulados por el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.

JUSTIFICACIÓN

Las circunstancias actuales de incremento del precio del gasoil, que se elevó hasta un 27% en el año 2021 según datos del Ministerio de Transición Ecológica, obligan a los poderes públicos a adoptar sin demora medidas que garanticen la sostenibilidad del transporte escolar. Asimismo, resulta necesario adoptar medidas que permitan la revisión excepcional de precios en contratos de transporte escolar.

ENMIENDA NÚM. 715

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición final nueva.

Adición.

Se añade una nueva Disposición final con la siguiente redacción:

Disposición final X. Modificación de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Con efectos desde 1 de enero de 2024 y vigencia indefinida, se suprime la letra b) del número 6.º del apartado Uno.1 y se añaden un número 9.º, nuevo, del apartado Uno.1; un número 14.º, nuevo, del apartado Uno.2; y un número 7.º, nuevo, al apartado Dos.1, del artículo 91 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, que queda redactado de la siguiente forma:

Apartado Uno.1:

«9.º La compra y alquiler de bicicletas tradicionales o eléctricas.

[...]

Apartado Uno.2:

14.º La reparación y los servicios de mantenimiento de bicicletas, ya sean tradicionales o eléctricas.

JUSTIFICACIÓN

Son múltiples los motivos y las razones que justifican una petición de reducción del tipo de IVA aplicable a la compra, alquiler y mantenimiento de las bicicletas y, además, es evidente que el marco de la ley de movilidad sostenible es el adecuado para ello, ya que favorece el cumplimiento de uno de los principales objetivos que se buscan con la aprobación de esta ley y que se determina de forma expresa en su exposición de motivos: «impulsar la movilidad hacia modos de transporte más sostenibles que permitan a su vez proteger la salud, el medioambiente, el clima, el bienestar y la seguridad de toda la ciudadanía».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 494

ENMIENDA NÚM. 716

Grupo Parlamentario Republicano

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición final nueva.

Adición.

Se propone la adición de una nueva Disposición final X. los siguientes términos:

Disposición final X.

Modificación de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Artículo único. Modificación de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Primero. Se añade una nueva letra al apartado 2 del artículo 3 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 3.

[...]

2. Gozan, asimismo, de la condición de Entidades Locales:

a) Las Comarcas u otras entidades que agrupen varios Municipios, instituidas por las Comunidades Autónomas de conformidad con esta Ley y los correspondientes Estatutos de Autonomía. b) Las Áreas Metropolitanas.

c) Las Mancomunidades de Municipios.

d) Las entidades de ámbito territorial inferior al municipal, instituidas o reconocidas por las Comunidades Autónomas, conforme al artículo 45 de esta Ley.

Segundo. Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 46 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 46.

[...]

4. Los cargos electos que se encuentren en situación de baja por maternidad o paternidad y no puedan cumplir con su deber de asistir a las sesiones plenarias u otros órganos de los que son miembros pueden delegar el voto en otro concejal.

También pueden delegar el voto en caso de hospitalización o baja médica debidamente acreditada.

La delegación de voto también se permitirá en caso de fallecimiento, accidente o enfermedad graves, hospitalización o intervención quirúrgica sin hospitalización que precise reposo domiciliario, de parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad.

Tercero. Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 46 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 46.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

5. La delegación de voto debe realizarse mediante un escrito dirigido al Secretario/a, en el cual debe constar el nombre y apellidos de la persona que delega el voto y de la persona que recibe la delegación, así como la duración de dicha delegación.

Cuarto. Se añade un nuevo apartado 6 al artículo 46 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 46.

[...]

6. El concejal/a puede sustituir a su elección la delegación de voto por la asistencia telemática que se realizará con las garantías establecidas en el apartado 3 de este artículo.

Quinto. Se añade un nuevo apartado 7 al artículo 46 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 46.

[...]

7. En caso de asistencia telemática, las retribuciones de los cargos electos no se verán afectadas. En caso de delegación de voto, no corresponderá compensación económica ninguna, sin perjuicio de las prestaciones que correspondan por cursar la baja.

Sexto. Se añade un nuevo apartado 8 al artículo 46 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 46.

[...]

8. La asistencia telemática y el voto delegado se computarán en cualquier caso a efectos de quorum y mayorías.

JUSTIFICACIÓN

Las EATIM o EMD son un instrumento útil para evitar las demandas de segregación municipal, pero también pueden ser una oportunidad para facilitar fusiones municipales. Esta última cuestión siempre ha estado sobre la mesa, pero tiene escasas posibilidades de éxito si no se ofrece a los municipios fusionados una alternativa razonable para seguir teniendo cierta capacidad de autonomía dentro del nuevo municipio, y la figura de la entidad municipal menor lo puede ser.

Las recientes reformas legislativas tampoco han tenido en cuenta todas las posibilidades que ofrece la transformación digital y que durante la pandemia del COVID-19 se han ensayado a consecuencia de las restricciones en materia de movilidad y contacto social.

Dicha transformación ha impactado en nuestras vidas en todos los ámbitos y el mundo de la administración local no puede ser ajeno a dichos cambios. La posibilidad que ofrece el uso de herramientas informáticas para participar mediante videoconferencia en reuniones o plenos y la herramienta del voto telemático usado en un sinfín de instituciones y procesos nos obliga a adaptar la normativa estatal para regular dichas funcionalidades para unos usos racionales y eficaces.

Determinadas situaciones como bajas por enfermedad, permisos de maternidad o paternidad, situaciones de duelo o circunstancias excepcionales que impidan la presencia física de los cargos electos en las sesiones de sus respectivos órganos de representación, exigen medidas para garantizar el derecho a la participación política con criterios de equidad y respeto a los principios de conciliación.

Esta insuficiencia regulatoria, además de impedir el pleno ejercicio de sus derechos a los concejales, diputados provinciales, consejeros de Cabildos y Consellers Insulars, puede paralizar el normal funcionamiento de las entidades locales, retrasando la contratación, los pagos o la puesta en marcha de medidas necesarias para prestar unos servicios públicos de calidad y responder a las necesidades de la ciudadanía.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 496

En consecuencia, con lo expuesto, resulta necesaria la modificación de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, para adaptarla a las necesidades actuales y dar respuesta a las demandas del mundo local en materia de gobernanza y organización.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2023.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

ENMIENDA NÚM. 717

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. I.

Texto que se propone:

a. Se modifican los **párrafos 8, 10, 15, 17 y 18 del Expositivo I de la Exposición de Motivos**, con la siguiente redacción:

Párrafo 8:

«No existe actualmente una definición única de la movilidad, ni está taxativamente establecida su diferencia con el concepto de transporte, pero sí que existe un cierto grado de consenso a nivel internacional en considerar que la movilidad se centra en las personas **como un derecho** y la satisfacción de sus necesidades de desplazamiento, mientras que el transporte público, en el que se incluyen los vehículos, los servicios y las infraestructuras, es **el sistema** para permitir los desplazamientos necesarios para el desarrollo de la movilidad y el abastecimiento de la población».

Párrafo 10:

«Cabe asimismo resaltar la importancia de garantizar que el acceso a este derecho **a una movilidad justa, asequible y regulada** debe satisfacerse en todo el territorio, siendo para ello imprescindible atender las necesidades de las zonas afectadas por procesos de despoblación».

Párrafo 15:

«El Estado debe asegurar que este novedoso derecho se ejerce en condiciones de igualdad en todo el territorio ~~nacional~~, y que a su vez constituye [...]».

Párrafo 17:

«En este sentido, debe repararse en que buena parte del contenido de esta ley tiene carácter puramente principal o programático, dejando un amplio espacio para el posterior desarrollo

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 497

normativo por parte de las administraciones a quienes compete formular sus propias políticas de movilidad sostenible. De hecho, se enuncian en la ley los principios básicos que a nivel global inspiran las políticas de movilidad sostenible, transporte **público** e infraestructuras [...].»

Párrafo 18:

«En relación con las políticas de calidad del aire, la Agencia Europea del Medioambiente (AEMA) cuantifica en más de 20.000 las muertes prematuras que se producen anualmente en nuestro país debido a contaminantes atmosféricos que degradan la calidad del aire especialmente en entornos urbanos, principalmente NO₂ y pequeñas partículas suspendidas en el aire, siendo el transporte el principal foco emisor de dichos contaminantes. **En este sentido, la presente Ley se marca una serie de objetivos climáticos para conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad antes de 2050 y para ello plantea reducir la emisión de gases de efecto invernadero, entre otros.**»

b. Se suprime el **párrafo 13 de I expositivo I de la Exposición de Motivos:**

~~«En definitiva, se trata de evolucionar desde la política de transportes a la política de la movilidad sostenible de personas y mercancías que ha de guardar relación con las políticas económicas, sociales y ambientales.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 718

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. II.

Texto que se propone:

Se modifica el **párrafo 7 del Expositivo II de la Exposición de Motivos**, con la siguiente redacción:

«[...] Esta ley, incluida como Reforma en el PRTR, no regula ninguna de las inversiones incluidas en el PRTR ni se prevé que el **Fondo Estatal para el Sostentamiento del Transporte Público (FESTP-FCPJ)**, previsto en el artículo 57, se dote con fondos del PRTR. En todo caso, si alguna inversión o actuación derivada de esta ley llegase a tener financiación del PRTR, se respetará el etiquetado climático que pudiera corresponder a dicha inversión o actuación.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 498

ENMIENDA NÚM. 719

Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. III.

Texto que se propone:

a. Se modifica el **párrafo 5 del Expositivo III de la Exposición de Motivos**, con la siguiente redacción:

«El título preliminar establece el objeto y finalidad de la ley, define los conceptos que se utilizan en la misma, reconoce la movilidad como un derecho colectivo y la necesidad de que las administraciones faciliten el ejercicio de este derecho, y establece los principios rectores de las administraciones públicas en esta labor. **Diferencia entre derecho a la movilidad y sistema de transporte público, que es el conjunto de infraestructuras, medios y vehículos que aseguran el mencionado derecho a una movilidad sostenible, asequible, justa e inclusiva.** Se trata de un título con un contenido programático relevante que, como se ha mencionado en apartados anteriores, debe inspirar la adaptación de otras normativas vinculadas al ámbito de la movilidad.

b. Se añaden **dos párrafos nuevos a continuación del párrafo 5:**

«En su artículo 2 de definiciones, incluye conceptos novedosos sobre nuevas realidades, como servicios de vehículos de uso público sin conductor, uso compartido de vehículo turismo, operador de transporte de viajeros, transporte de viajeros a demanda, entorno especial, movilidad obligada, movilidad cotidiana o pobreza en transporte.

En el caso de las obligaciones de servicio público, cabe destacar la referencia a la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea en la que afirma que «Los Estados miembros sólo podrán imponer obligaciones de servicio público a una empresa de transporte en la medida en que tales obligaciones sean indispensables para garantizar la provisión de suficientes servicios de transporte» (STJUE de 3-IV-2014, asuntos C 516-12 a C-518-12).»

c. Se suprime el párrafo 2:

~~«El sistema de transportes español se encuentra entre los mejores del mundo, tanto en parámetros cuantitativos como cualitativos, con una red de infraestructuras de primer nivel, reconocida internacionalmente, pero precisado de adaptación a las nuevas necesidades y realidades. Por ello, es el momento de centrarse en mejorar la regulación de la movilidad de la ciudadanía y del transporte de mercancías de los sistemas productivos, aprovechando la potencialidad de la digitalización y las nuevas tecnologías, y garantizando un uso eficiente de los recursos públicos».~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 499

ENMIENDA NÚM. 720

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. IV.

Texto que se propone:

Se modifican los **párrafos 5, 9 y 19 del Expositivo IV de la Exposición de Motivos**, con la siguiente redacción:

Párrafo 5:

Se modifica «~~Sistema Nacional de Movilidad Sostenible~~» por «**sistema de transporte público**»; en adelante, en toda la ley.

Párrafo 9:

«El segundo es el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, concebido como instrumento de cooperación entre las administraciones competentes en materia de transportes y movilidad, de los regulados en el artículo 145 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en el que tendrán representación tanto las Comunidades Autónomas, y ciudades con estatuto de autonomía, como los municipios de más de ~~1 millón de~~ **500.000** habitantes y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.»

Párrafo 19:

«El EDIM se concibe como el instrumento con el que pueda estructurarse esta información. Se trata de una herramienta concebida como modular y escalable, que deberá recoger la información actualizada sobre la oferta y la demanda de transportes, entre otras cuestiones. **Además, deberá contar con la adecuada protección de datos.** El propio sistema se irá perfeccionando a través de la labor del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 721

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. V.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 500

Texto que se propone:

a. Se modifican los **párrafos 2 y 5 del Expositivo V de la Exposición de Motivos**, con la siguiente redacción:

Párrafo 2:

«En el capítulo I de este título, se regula el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), como marco esencial de orientaciones para la planificación sostenible de la movilidad por parte de todas las administraciones públicas, así como los documentos complementarios del DOMOS. El DOMOS incluirá las directrices generales para la movilidad sostenible, especificando las aplicables a las zonas urbanas y metropolitanas y a las zonas rurales o de baja densidad de población y un sistema de indicadores como mecanismo de información sobre el estado del transporte y la movilidad, así como para la evaluación de las políticas implantadas. **Las directrices incluyen los diferentes modos de transporte, incluidas las medidas de fomento de todos los servicios de movilidad pública.** Además, como documentos complementarios del DOMOS, será necesario desarrollar directrices metodológicas, así como guías de buenas prácticas, con actuaciones y experiencias satisfactorias de los agentes del sistema de transportes y movilidad que puedan ser adoptadas o ejecutadas por otros, recogiendo en este capítulo los ámbitos mínimos para su elaboración.»

Párrafo 5:

«En concreto, en la sección 1.^a se establece el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) y su equivalente para las Comunidades Autónomas y se recogen obligaciones para la elaboración de planes de movilidad sostenible de entidades locales, para grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo. **En el artículo sobre los planes de movilidad sostenible locales, que tendrán como referencia las directrices metodológicas recogidas en el artículo 19 de la ley, se incluye además una mención expresa a la necesidad de respetar la autonomía municipal a la hora de ordenar el tráfico y otorgar licencias, autorizaciones y restricciones de vehículos.**»

b. Se añaden dos párrafos nuevos, después del párrafo 3:

«El fomento de una movilidad sostenible requiere también adoptar medidas adecuadas y eficaces para garantizar la seguridad en el transporte, como cuestión de interés general. La movilidad sostenible exige que ésta sea segura para los pasajeros, para los trabajadores de los diferentes sectores involucrados en la misma y para terceros. Así, la seguridad en el transporte se erige en un concepto jurídico autónomo que debe encontrar plasmación general en una legislación que tiene como uno de sus objetivos base garantizar la movilidad sostenible para todos los ciudadanos. La seguridad pasa por identificar posibles errores humanos, fallos técnicos y deficiencias de planificación en el transporte, para lo cual es necesario contar con el concurso proactivo de los trabajadores que operan los medios de transporte y que controlan el tráfico y tránsito de los mismos; particularmente los profesionales y trabajadores del transporte aéreo y ferroviario, así como los controladores aéreos y del tráfico ferroviario, sin olvidar otros sectores relevantes como puede ser el de los profesionales del tráfico marítimo y del transporte por carretera.

Para ello, conviene plasmar con carácter general los principios fundamentales de la denominada “cultura justa”, arraigada fundamentalmente en el sector aéreo y ferroviario, que tiene como objetivo implicar a los trabajadores en la seguridad operacional del transporte, incentivando la notificación de fallos técnicos o errores humanos, así como la toma de decisiones sobre la movilidad del medio de transporte cuando aprecien riesgos objetivos, reales o potenciales, para la seguridad, garantizando en todo caso su indemnidad frente a posibles represalias del empleador, salvo en casos de dolo o negligencia grave por parte del profesional. Estos principios encuentran reflejo también en la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción, por la que se incorpora la Directiva 2019/1937 del Parlamento

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 501

Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, relativa a la protección de las personas que informen sobre infracciones del Derecho de la Unión, cuyo objetivo último es el fortalecimiento de la cultura de la información o comunicación como mecanismo para prevenir y detectar amenazas al interés público, otorgando para ello una protección adecuada frente a las represalias que puedan sufrir las personas físicas informantes.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 722

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VI.

Texto que se propone:

a. Se modifican los **párrafos 7, 9, 19, 21, 23, 24, 25 y 26 del Expositivo VI de la Exposición de Motivos**, con la siguiente redacción:

Párrafo 7:

«Por último, se establece, como una categoría específica, los servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril. Se trata de servicios cuyo objeto es mejorar el acceso a las estaciones de ferrocarril y por tanto el facilitar el uso de este modo de transportes a través de la intermodalidad. **En este sentido, se añade un artículo 43bis de fomento del transporte ferroviario frente a modos intensivos en carbono, que establece que quedarán prohibidos los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros en todas las rutas dentro del territorio español que cuenten con alternativa ferroviaria directa y con frecuencias de menos de cuatro horas.**»

Párrafo 9:

«En primer lugar, se establecen los principios a los que deben responder las obligaciones de servicio público en servicios de transporte de competencia estatal y los contratos de servicio público, como son **la cohesión social y territorial considerando las particularidades de cada territorio**, la necesidad y la proporcionalidad de la intervención pública en el mercado, ~~la eficiencia en el sistema de transportes~~, la eficacia y eficiencia en la gestión del gasto público, la regulación del mercado, la cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas **o la protección de servicios sean de especial interés para vertebrar el territorio**, así como otros principios inspiradores de la ley con carácter general como son los de transparencia, objetividad y no discriminación, de rendición de cuentas y responsabilidad.»

Párrafo 19:

«Por todo lo anterior, uno de los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana consiste en la elaboración de un nuevo mapa concesional de líneas regulares de transporte de personas por carretera que sustituya al actual, con el objetivo de que la oferta de transporte público por carretera de competencia estatal se ajuste mejor a las nuevas necesidades de movilidad de los ciudadanos y las ciudadanas, proporcione la mayor conectividad posible, permita obtener una mayor eficiencia en el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 502

gasto público asociado al transporte de las administraciones públicas y se justifique la viabilidad económico-financiera de las líneas para los operadores de transporte público, sobre la base de los nuevos criterios y plazos que a tales efectos establece la ley. **Este mapa, en cualquier caso, deberá respetar las poblaciones que se dictaminen como principales, para cuya consideración se contará con el criterio de las comunidades autónomas.»**

Párrafo 21:

«Además de la disposición anterior, se incluye otra disposición transitoria cuyo objetivo es mejorar la calidad del gasto público. En la disposición transitoria tercera se hace referencia a los servicios ferroviarios declarados como obligación de servicio público e incluidos en acuerdo por el que se establecen las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de personas competencia de la Administración General del Estado en la red ferroviaria de interés general aprobado en el Consejo de Ministros. ~~El transporte ferroviario es una fórmula muy eficiente, tanto desde una perspectiva ambiental como económica, cuando el nivel de utilización es alto y las administraciones públicas deben fomentar su uso. Sin embargo, no lo es en el caso de niveles muy bajos de utilización: por ello, no suele ser la mejor solución para los territorios de baja densidad de población. Ninguna sociedad puede permitirse financiar con dinero público trenes que vayan vacíos, porque ello tiene un alto coste de oportunidad (el dinero se podría dedicar a mejores usos para la ciudadanía) y no da respuesta a las necesidades de movilidad. En este sentido, para aquellos servicios con una baja demanda, se plantea la posibilidad de que las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, puedan solicitar que dejen de prestarse esos servicios, de forma que el importe destinado a la compensación de los mismos en el contrato vigente pueda financiar otras soluciones de movilidad que resulten más eficientes y que faciliten el derecho a la movilidad sostenible de los ciudadanos o ciudadanas de los municipios afectados.»~~

Párrafo 23

~~«Seguidamente, y anticipando la regulación al mercado, se prevé en su artículo 42 la posibilidad de que reglamentariamente pueda exigirse autorización a vehículos que circulen a una velocidad igual o inferior a 40 kilómetros por hora, ante la opción de que, en el corto plazo, la aparición de nuevos tipos de vehículos de reparto de mercancías, hicieran necesaria la intervención en la regulación de dicho aspecto.»~~

Párrafo 24

«Por otra parte, se explicita **el uso compartido de vehículo de turismo como una actividad en la que varias personas usuarias comparten en un mismo viaje un vehículo de turismo, efectuados a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos, sin que en ningún caso pueda permitirse retribución al conductor. En este sentido, en el artículo 62 de dicha ley se especifica que las personas usuarias se ponen en contacto a través de diferentes medios públicos o privados pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso respetando los derechos de las personas usuarias en su condición de consumidoras, y que la existencia de retribución al conductor directa o encubierta supondrá la consideración de operador de transporte de la empresa que realiza la intermediación con las consecuencias legales derivadas del hecho; asimismo, que el vehículo compartido tiene la consideración de transporte privado particular.»**

Párrafo 25:

~~«Asimismo, Se incluye como nueva categoría de transporte público de personas, junto al transporte regular y discrecional, el transporte a la demanda, que deberá prestarse en el marco de un contrato **del sector público o por prestación directa**, y permitirá a las administraciones públicas ajustar la prestación de servicios de transporte a las necesidades de zonas con escasa demanda.»~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 503

Párrafo 26:

«Por último, se incluye en la ley la categoría de servicio de vehículos de uso público sin conductor como el servicio consistente en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos sin conductor de uso intensivo por periodos de tiempo normalmente cortos. La competencia en la planificación de esta materia corresponderá a las administraciones locales.»

b. Se suprimen los párrafos 11 y 13:

Párrafo 11:

~~«Además, se establecen reglas específicas para los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal que consagran la senda de flexibilización y eficiencia en la prestación de estos servicios, configurados hasta el momento, en todo caso, como servicios públicos de titularidad estatal y respecto de los cuales, las novedades que introduce este título, así como la modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) operada por la disposición final cuarta, abren la puerta a una mayor racionalización de los servicios de competencia estatal y a la posibilidad de que ciertos tráficos puedan prestarse en régimen de libre competencia.»~~

Párrafo 13:

~~«Finalmente, se prevé que, de manera motivada, el Consejo de Ministros pueda autorizar la prestación del servicio en régimen de libre competencia.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 723

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VII

Texto que se propone:

a. Se modifica el **párrafo 16 del Expositivo VII de la Exposición de Motivos**, con la siguiente redacción:

«En relación con todos los modos, se prevé la realización de una evaluación ex ante en dos etapas: un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental y, posteriormente, un estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y se realizará teniendo en cuenta una perspectiva multimodal y de la influencia que una determinada infraestructura pueda tener sobre la movilidad general en su entorno. **En este sentido, se deberá tener en cuenta la diferencia entre inversión en infraestructuras existentes o si es obra nueva, y el déficit inversor histórico como un factor a tener en cuenta en cada análisis y estudio previo.»**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 504

b. Se suprimen los párrafos 3, 4, 5, 6, 7 y 8:

~~«La evolución de las infraestructuras de transporte en España se puede considerar un caso de éxito. Tras un esfuerzo inversor intenso, sostenido y eficaz, se ha superado el retraso del que se partía hace unas décadas, y ahora España dispone de una de las redes de infraestructuras de transporte más modernas y completas del mundo, integrada en la red supranacional europea de transporte, y que supera en muchos indicadores a los países más desarrollados de nuestro entorno. Esto ha permitido abrir España al mundo, aumentar la productividad y el PIB per cápita, equilibrar el territorio, y lograr mayores oportunidades para la vida de las personas, sin perjuicio de que todavía haya aspectos que corregir o en los que avanzar. Esta transformación se ha realizado por gobiernos de diferentes orientaciones políticas y con un alto grado de consenso social y político.~~

~~Sin embargo, algunas de las grandes infraestructuras de transporte construidas en España no han contribuido a la convergencia en PIB o renta per cápita de los territorios en los que se ubican, lo cual exige un ejercicio riguroso de análisis para asegurar que las inversiones que se planifiquen y ejecuten a futuro cumplan de manera eficiente la función para la que fueron concebidas.~~

~~Es importante tener en cuenta el coste de oportunidad de invertir en un activo que no resulta esencial o que se puede resolver con soluciones mucho más eficientes y de menos coste cuando cabe identificar en el territorio otras necesidades de inversión más apremiantes y que pueden contribuir a un mayor beneficio social.~~

~~Por todo ello, debe considerarse que, dado el alto volumen de stock de capital acumulado en las últimas décadas en nuestro país, los rendimientos de una inversión adicional en infraestructura pueden ser decrecientes. Esto hace que una sobreinversión en infraestructuras, en lugar de conducir a una mayor prosperidad y desarrollo, reste competitividad al país, al incurrir en costes de oportunidad al drenar recursos de otras inversiones que sí serían más productivas. Además, la inversión en infraestructuras debe tender hacia un modelo adaptado a la nueva realidad. Sin perjuicio de que persistan conexiones y actuaciones de alto impacto pendientes, y sabiendo de la existencia de proyectos concretos que por su rentabilidad económica, social y medioambiental precisen ser acometidos, la necesidad de inversión en obra nueva se atenúa y, por contra, se incrementan las necesidades de mantenimiento y conservación, así como las derivadas de la introducción de tecnología o digitalización o las de adaptación al cambio climático.~~

~~Por último, de cara al futuro las prioridades han de centrarse no en las infraestructuras en sí mismas, sino en los servicios que prestan a las personas usuarias en un nuevo contexto demográfico, fiscal, tecnológico y de conciencia medioambiental.~~

~~Por otro lado, tal y como se ha mencionado anteriormente, la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI en su estudio de Evaluación del Gasto Público correspondiente al año 2019 relativo a Infraestructuras de Transporte («spending review»), presentado el 30 de julio de 2020, estableció una serie de propuestas para mejorar la calidad de la inversión pública, entre las que se encuentran la necesidad de evaluación ex ante y ex post del impacto económico, social y ambiental de planes y proyectos. Además, indica en su recomendación n.º 7 que los proyectos de infraestructura se sometan a una evaluación de su rentabilidad socioeconómica con el objetivo de aportar evidencias al proceso de toma de decisiones.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 724

Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 505

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. VIII.

Texto que se propone:

Se modifica el **párrafo octavo del Expositivo VIII de la Exposición de Motivos**, en los siguientes términos:

Se modifica «Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible, fondo carente de personalidad jurídica (FECMO-FCPJ)» por «**Fondo Estatal para el Sostenimiento del Transporte Público, Fondo Carente de Personalidad Jurídica (FESTP-FCPJ)**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 725

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De supresión.

Precepto que se suprime:

Exposición de Motivos. IX.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 726

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De supresión.

Precepto que se suprime:

Exposición de Motivos. X.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 506

ENMIENDA NÚM. 727

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. XI.

Texto que se propone:

Del Expositivo XI de la Exposición de Motivos

a. **Se añade un nuevo párrafo a continuación del segundo párrafo, con la siguiente redacción:**

«A fin de garantizar esa soberanía de los Estados miembros en esta materia frente a los intereses privados, y en aras de la facultad de planificación de políticas públicas de movilidad por parte del poder público y de salvaguardar los derechos e intereses de la ciudadanía, es esencial asegurar la provisión, disponibilidad y gestión de los datos de movilidad a la administración pública, sin menoscabo de su accesibilidad gratuita, estandarizada y sin discriminaciones, y la publicación actualizada de los mismos, también en formato digital, respetando en todo caso la confidencialidad y el secreto empresarial.»

b. **Se suprime la palabra «nacionales» del párrafo cuarto.**

c. **Se modifica el término «Punto de Acceso Nacional Español de Transporte Multimodal» por «Punto de Acceso Único de Transporte Público Multimodal» en el párrafo quinto.**

d. **Se modifica el párrafo décimo, que queda redactado como sigue:**

«En todo caso, para la información generada por las administraciones y determinados organismos, entidades y sociedades mercantiles del sector público —algunas de ellas con competencias o que ejercen su actividad en el ámbito del transporte y sus infraestructuras— resulta de aplicación lo establecido en la Ley 37/2007, de 16 de noviembre, sobre reutilización de la información del sector público, y que tiene por objeto facilitar la creación de productos y servicios de información basados en documentos del sector público, y reforzar la eficacia del uso transfronterizo de esta información por parte de los ciudadanos ~~y de las empresas privadas para que ofrezcan productos y servicios de información de valor añadido.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 728

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. XII.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 507

Texto que se propone:

Del Expositivo XII de la Exposición de Motivos

Se modifica el párrafo quinto, que queda redactado en los siguientes términos:

«El fomento de unos medios de transporte más eficientes y sostenibles, y en particular del transporte por ferrocarril, ha sido un aspecto clave de la política de la UE durante los últimos treinta años. Ya en 1992, la Comisión Europea fijó como uno de sus principales objetivos corregir el equilibrio de los modos de transporte; posteriormente, en 2001, confirmó la importancia de revitalizar el ferrocarril mediante el establecimiento del objetivo de mantener la cuota de mercado del transporte de mercancías por ferrocarril en los Estados miembros de Europa Central y Oriental en un 35 % hasta el año 2010. Por último, el Libro Blanco de 2011 de la Comisión Europea señala entre los objetivos para un sistema de transporte competitivo y sostenible el de «transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30 % del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50 %, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías». Adicionalmente, la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente de la Comisión Europea de diciembre de 2020 recoge en su «Iniciativa Emblemática 4: Ecologización del transporte de mercancías» el siguiente hito en la senda del sistema europeo de transporte: «El tráfico ferroviario de mercancías aumentará un 50 % de aquí a 2030 y se duplicará para 2050».

Los objetivos de la política de la UE para la transferencia de transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril se han traducido en una serie de medidas legislativas de la UE destinadas principalmente a abrir el mercado y la liberalización del transporte. En los últimos 20 años, se han diseñado en Europa y en España numerosos planes para alcanzar este fin, sin que hasta el momento esta política haya resultado útil para alcanzar los objetivos de transferencia de transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril.

El transporte ferroviario de mercancías en España ha registrado en los últimos años una cuota de participación modal muy reducida, entre el 4 % y 6 % en la última década (medida en toneladas-km) y concretamente del 4,8 % en el año 2019, sólo por delante de Grecia e Irlanda y significativamente más baja que la media europea (UE-28), situada en un 17 %.

En 2020 se distribuyeron dentro de España 1.454.233 toneladas de mercancías. De ellas, el 95,68 % se movió por carretera, el 3,10 %, por barco, y el 0,003 %, por avión, mientras que el 1,22 % se transportaron en tren, incrementándose tímidamente este último hasta el 1,24 % en 2021.

Estas proporciones han permanecido relativamente constantes desde 2007, según los datos recogidos por el Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En consecuencia, resulta necesario impulsar una política decididamente activa para conseguir incrementar significativamente la tasa de transporte ferroviario de mercancías, a fin de lograr un sector del transporte de mercancías más eficiente y con un menor impacto de costes medioambientales en el conjunto de la sociedad.

Es esencial poder disponer de un instrumento que establezca acciones concretas para impulsar este tipo de transporte, tal y como se establece en la disposición adicional undécima.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 508

ENMIENDA NÚM. 729

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. XIII.

Texto que se propone:

Del Expositivo XIII de la Exposición de Motivos

Se modifica el párrafo penúltimo, que queda redactado como sigue:

«Con el fin de seguir avanzando en materia de participación ciudadana, transparencia y publicidad activa, y **con base en el** cambio de paradigma de la movilidad, centrada en **la ciudadanía**, la administración debe poner a disposición de **esta** todas las herramientas **necesarias** en el ámbito del transporte. Por ello se impone la necesidad de mantener actualizada una página web en el dominio del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que contenga toda la información prevista en esta ley y que se difunda el material divulgativo.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 730

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. XIV.

Texto que se propone:

Del Expositivo XIV de la Exposición de Motivos

Se modifica el **párrafo último**, que queda redactado en los siguientes términos:

«Este régimen se ha configurado bajo el principio de intervención mínima del derecho sancionador, pues se considera que los objetivos de la ley no se lograrán a base de rígidas sanciones sino mediante un importante impulso de la formación en materia de movilidad sostenible y una actuación administrativa basada en los principios de colaboración y cooperación. **No obstante y con carácter complementario, se hace necesario un régimen sancionador con fines disuasorios de aquellas conductas que puedan perjudicar el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, y que asimismo dote de eficacia a la norma, estableciendo las consecuencias por su incumplimiento bajo el principio de proporcionalidad.**»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 509

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 731

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo Expositivo a la Exposición de Motivos a continuación del Expositivo XV, con la siguiente redacción:

«El control del espacio aéreo y de las infraestructuras aeroportuarias por parte del sector público es un elemento estratégico de seguridad nacional. El servicio de las torres de control aeroportuarias constituye una infraestructura crítica para el transporte aéreo en España, por lo que se considera esencial que mantenga su carácter público en el caso de las torres en las que ya lo tienen y que, una vez finalicen sus contrato donde este servicio fue privatizado con anterioridad, este servicio pase de nuevo al sector público. Así, la disposición adicional XX se constituye en una garantía del mantenimiento del carácter público de las torres de control y de la reversión de las privatizaciones en el sector.

Asimismo, la disposición adicional XY asegura la condición de autoridad y personal público de los bomberos aeronáuticos en atención a la importancia estratégica que tiene para el Estado la seguridad aeroportuaria.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 732

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos. XVI.

Texto que se propone:

Se modifica el Expositivo XVI de la Exposición de Motivos, que queda redactado como sigue:

«Esta ley se dicta conjuntamente al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en el artículo 149.1. 1.ª de la Constitución Española, de regulación de las condiciones básicas que garantizan la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

de los deberes constitucionales; en el artículo 149.1.13.^a de la Constitución Española, en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; en el artículo 149.1.18.^a, relativa las bases del régimen jurídico de las administraciones públicas y el procedimiento administrativo común; en el artículo 149.1.23.^a de la Constitución Española, de legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección; y en el artículo 149.1.25.^a de la Constitución Española, de bases del régimen minero y energético.

Asimismo informa esta ley la garantía constitucional de la autonomía local consagrada en los artículos 137, 140 y 141 de la Constitución, que obliga al legislador -estatal o autonómico- a asegurar positivamente que los municipios tengan competencias «propias» en ámbitos de interés exclusiva o prevalentemente municipal y, en general, una capacidad de intervención en los asuntos que les afectan tanto más relevante y decisiva cuanto mayor sea el saldo favorable a los intereses municipales, graduando el alcance o intensidad de la intervención local «en función de la relación existente entre los intereses locales y supralocales dentro de tales asuntos o materias» —SSTC 107/2017, de 21 de septiembre, FJ 3 c); 32/1981, de 28 de julio, FJ 4; 170/1989, 19 de octubre, FJ 9; 51/2004, de 13 de abril, FJ 9; STC 95/2014, de 12 de junio, FJ 5—.

En suma, en ámbitos de fuerte interés municipal, cuando no haya reconocimiento de competencias propias municipales, el establecimiento de mecanismos que aseguren una participación local intensa en el ejercicio de las atribuciones ajenas es un imperativo constitucional inexcusable. En esta lógica, la regulación de la actividad de servicio público de transporte urbano como parte integrante del derecho a la movilidad de los ciudadanos es un ámbito de crucial importancia en la vida municipal que requiere de la capacidad de intervención y planificación del ente local, pues se refiere a la movilidad en la ciudad y conlleva problemas de congestión de tráfico y medioambientales. Precisamente por los evidentes intereses locales concernidos en el transporte urbano, el servicio público de taxi ha sido tradicionalmente —y sigue siendo en la actualidad— un ámbito de competencia municipal que esta ley quiere proteger.

Por su parte, la Ley 7/1985, de 2 de abril, de bases del régimen local (LBRL) recoge también la garantía de la autonomía municipal en su artículo 2, y la desarrolla en el artículo 25.2, que concreta una serie de ámbitos dentro de los que el municipio «ejercerá en todo caso competencias propias». La STC 41/2016, de 3 de marzo, FJ 10 b), ha definido elocuentemente este precepto como «garantía legal (básica) de autonomía municipal (arts. 137 y 140 CE) a través de la cual el legislador básico identifica materias de interés local para que dentro de ellas las leyes atribuyan en todo caso competencias propias en función de ese interés local». Así, un eventual apartamiento de la legislación de esta garantía constitucional conllevaría la vulneración mediata del título competencial que le da cobertura que, en este caso, se halla en el artículo 149.1.18 CE —por todas, STC 116/2022, de 27 de septiembre, FJ 3—. No ha de ignorarse que, en concreto, la LBRL ha identificado expresamente el «transporte público de viajeros» como ámbito dentro del cual los municipios deben contar con competencias propias y, en el mismo sentido, hay que notar que, de acuerdo con la jurisprudencia —STS de 4 de junio de 2018—, esta previsión se refiere no solo al transporte regular sino también al discrecional, que incluye tanto el servicio público de taxi como el alquiler de vehículo de transporte con conductor (VTC).

Asimismo, esta ley se dicta también al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en los artículos 149.1.7.^a, de legislación laboral, en relación con la disposición transitoria primera y la disposición final tercera; 149.1.15.^a, de fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica, en relación con el título V (innovación y digitalización del transporte y la movilidad) y la disposición adicional décima.; 149.1.20.^a, de puertos y aeropuertos de interés general, en relación con la disposición adicional sexta; 149.1.21.^a de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, tráfico y circulación de vehículos a motor, en relación con el título III (planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte), el título VI (mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y la logística), así como la disposición adicional cuarta, la disposición adicional décima, y la disposición adicional undécima.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 511

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 733

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1.

Texto que se propone:

Se modifica el texto del **artículo 1**, con la siguiente redacción:

«Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

1. La presente ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para garantizar el derecho de la ciudadanía a la movilidad sostenible, asequible, justa e inclusiva, mediante un sistema de transporte público garantizado por las Administraciones Públicas estatal, autonómica y local en el ejercicio de sus respectivas competencias.

2. Este sistema de transporte público deberá ser multimodal, eficiente, con objetivos de descarbonización y respetuoso con la biodiversidad como herramienta para lograr la máxima accesibilidad además de una mayor cohesión social y territorial, contribuir a una actividad productiva resiliente en el marco de la emergencia climática existente, y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y de mejora de la calidad del aire con los siguientes objetivos:

a) Conseguir la neutralidad climática del sistema del transporte público en el más corto plazo posible antes de 2050. Para ello se incluirán en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte para 2030 y 2040 respecto a los niveles de 1990, cuya actualización solo se podrá contemplar al alza en las sucesivas revisiones del PNIEC. A ese respecto, se establece en esta ley como el objetivo de partida para 2030 lograr una reducción mínima de 27 Mt CO₂-eq tal y como se especifica en el PNIEC 2021-2030 en vigor.

b) Lograr para el año 2030 que todas las ciudades españolas cumplan los valores guía de calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

El sistema de transporte público, además, deberá garantizar la seguridad del salvamento y la fluidez en las vías públicas e infraestructuras.

3. En particular esta ley pretende:

a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema multimodal integrado de transporte público social, eficiente, saludable, seguro, sostenible, descarbonizado, asequible, accesible e inclusivo para el conjunto de la población.

b) Facilitar la existencia de un sistema multimodal y logístico de transporte de mercancías público, social, inclusivo, eficiente, sostenible, descarbonizado y resiliente.

c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema multimodal de transporte público.

d) Fortalecer los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.

e) Establecer un modelo de participación de las administraciones públicas (Administración General del Estado, administraciones autonómicas y administraciones locales), en la financiación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 512

del transporte público, urbano y rural, e interurbano, que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad, eficiencia energética, respeto medioambiental equilibrio territorial.

f) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos y recursos humanos y técnicos suficientes para la implantación y desarrollo de este sistema multimodal de transporte público.

g) Garantizar que las decisiones de inversión maximicen los beneficios sociales y ambientales, priorizando no sólo el corto plazo sino esencialmente el medio y el largo plazo y tomando en consideración el déficit inversor histórico para la vertebración equilibrada del territorio.

h) Abandonar las políticas de subsidio o rescate destinado a modos y medios de transporte basados en el consumo de combustibles fósiles.

i) Acelerar una transición ecológica justa que ponga a las personas en el centro.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 734

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

a) Se modifica el texto del **artículo 2 en su punto 1**, con la siguiente redacción:

«1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

a) Accesibilidad: condición que han de reunir los medios, infraestructuras y servicios de transporte **público** para poder ser utilizados y comprendidos por todas las personas, con independencia de sus circunstancias de discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad.

b) Aplicación de movilidad como servicio: herramienta digital **de titularidad pública** que integra información sobre **el sistema de transporte público multimodal** y la pone a disposición de forma individualizada, de forma que el usuario puede decidir las etapas de su viaje optimizando entre los distintos parámetros que proporciona la aplicación, por ejemplo, tiempo, coste, emisiones de CO2 o maximización de etapas de movilidad activa.

c) Área o entorno metropolitano: área geográfica urbanizada con un elevado grado de interacción entre sus núcleos urbanos en términos de desplazamientos, actividad económica, profesional u otra requerida para el acceso a servicios comunitarios o de interés general, así como relaciones cotidianas.

d) Autoridad de transporte metropolitano: entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte.

e) **Vía, carril** o plataforma reservada: infraestructura para el transporte terrestre reservada al uso exclusivo de determinados medios, como la marcha a pie, bicicletas o ciclos, autobuses o autocares, **la circulación de trenes**, tranvías o metros ligeros, **taxis** y vehículos con un número mínimo de ocupantes o de bajas emisiones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

f) Conectividad: cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de transporte **público asequible** permite alcanzar el destino en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, y de la forma más autónoma y rápida posible **y con la máxima eficiencia energética y sostenibilidad**.

g) Costes externos: costes económicos asociados al transporte y la movilidad que no se reflejan en el precio y que no se tienen en cuenta en la ordenación y gestión de la actividad, ni en las decisiones que toman los agentes económicos que operan en ella. Se podrán considerar costes externos, entre otros, los derivados de accidentes, congestión, contaminación atmosférica, contaminación de las aguas, cambio climático, ruido, ocupación y fragmentación del territorio, pérdida de biodiversidad, reducción de la conectividad ecológica y deterioro de la naturaleza, generación de desigualdad social.

h) Gestión de la demanda de movilidad: políticas, estrategias y planes que influyen en la conducta de las personas para reducir o redistribuir su demanda de viajes con el fin de promover una movilidad sostenible **y que garantice los derechos de las personas usuarias**.

i) Gran centro de actividad: lugar o ubicación donde se desarrolla o concentra más intensamente un determinado trabajo o tarea, como la atención sanitaria, educación, ocio, deporte, comercio, industrial y transporte, por agrupar centros de trabajo de diferentes empresas o implicar la asistencia de muchos usuarios, en la que se genera mayor intensidad en la movilidad, además de la correspondiente a las propias personas trabajadoras, en general o en determinadas puntas horarias.

j) Importe total de una actuación completa: se entenderá como el coste total estimado de la obra, incluido el de los servicios afectados, así como los gastos generales, el beneficio industrial, la estimación del coste de las expropiaciones y el porcentaje correspondiente a los trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español.

k) Movilidad activa: desplazamiento de las personas en medios no motorizados o utilizando la actividad física humana, como caminar o desplazarse en bicicleta o ciclo.

l) Movilidad inclusiva: es aquella que tiene por objetivo garantizar el acceso a los servicios de transporte y la movilidad en general a todos los ciudadanos y las ciudadanas sin que exista menoscabo por situaciones de diversidad funcional, nivel de renta, lugar de residencia, edad o pertenencia a un determinado grupo social.

m) Movilidad sostenible: aquella que se satisface **con un consumo mínimo de energía y en un tiempo razonable** tanto para la persona usuaria como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que, para limitar los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el ruido, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats y la reducción de la conectividad ecológica y fomentando la movilidad y el transporte cero emisiones.

n) Nodo Logístico: área geográfica de intercambio modal de mercancías donde se realizan actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía. El concepto de nodo logístico engloba las terminales de transportes de mercancías, **las plataformas intermodales ferroviarias**, los centros de transporte por carretera, los cargaderos ferroviarios de titularidad privada, los puertos y sus terminales ferroportuarias, los puertos secos y terminales marítimas interiores, las zonas de actividades logísticas, los centros de carga aérea, los nodos para distribución urbana de mercancías y todos aquellos nodos con otras denominaciones que cumplan los criterios anteriores.

ñ) Plan de movilidad sostenible de entidades locales: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental, como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa.

o) Plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

con menor impacto ambiental que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente, **priorizando la movilidad activa peatonal y ciclista.**

p) Plan de movilidad sostenible al trabajo: conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo **y sus subcontratas**, y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes.

q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público con cualquier clase de vehículo.

r) Servicios de movilidad pública: servicios de movilidad que los poderes públicos ponen a disposición de la ciudadanía, o bien se ofrecen por prestadores con la condición de servicio de interés público.

s) Servicios de movilidad de conexión al ferrocarril: servicios de movilidad por carretera especialmente concebidos para permitir el enlace con un servicio ferroviario.

t) Servicio de vehículos de uso público sin conductor: servicio consistente en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos sin conductor de uso intensivo por periodos de tiempo normalmente cortos. La planificación y el número de vehículos de esta modalidad y la posible prestación directa del servicio será competencia de las administraciones locales. Se incluyen en esta categoría, entre otros, los denominados «carsharing» o coche de uso público; «motosharing» o motos de uso público; y bicicletas de uso público, patinetes u otros vehículos de movilidad personal de uso público.

u) Uso compartido de vehículo de turismo: actividad en la que varias personas usuarias comparten en un mismo viaje un vehículo de turismo, efectuados a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos, sin que en ningún caso pueda permitirse retribución al conductor. Las personas usuarias se ponen en contacto a través de diferentes medios públicos o privados pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso respetando los derechos de las personas usuarias en su condición de consumidoras. La existencia de retribución al conductor directa o encubierta supondrá la consideración de operador de transporte de la empresa que realiza la intermediación con las consecuencias legales derivadas del hecho.

A efectos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, el vehículo compartido tiene la consideración de transporte privado particular. La empresa intermediaria mantiene una relación profesional-consumidor con las partes que hacen uso de sus servicios de intermediación, con las garantías y obligaciones legales que le son inherentes.

Las empresas obligadas a implantar planes de movilidad podrán introducir mecanismos de vehículo compartido.

Las administraciones locales en sus planes de movilidad podrán contemplar mecanismos públicos para facilitar compartir vehículos.

v) Sistema de gestión: conjunto de elementos de una organización interrelacionados o que interactúan para establecer objetivos, políticas y los procesos necesarios para el logro de estos objetivos. Los elementos del sistema incluyen la estructura de la organización, los roles y las responsabilidades, la planificación, la conservación y la operación, la evaluación y la mejora del desempeño.

w) Sistema de gestión ambiental: parte del sistema de gestión usada para gestionar aspectos ambientales, asegurando el cumplimiento de los requisitos legales en materia de medioambiente, identificando los riesgos medioambientales y asistiendo en la consecución de objetivos.

x) Auxilio en las vías públicas: es aquel servicio que se presta a la comunidad en general para realizar un conjunto de operaciones y actuaciones necesarias para realizar el auxilio y rescate de un vehículo que, como consecuencia de avería o accidente, ha dejado de tener capacidad para seguir circulando por sí mismo en circunstancias ordinarias facilitando con ello la fluidez en la movilidad, seguridad y salvamento siendo esencial para el uso eficiente sostenible de las vías públicas.

y) Análisis de ciclo de vida: proceso para evaluar las cargas ambientales atribuibles a un sistema de producción o actividad, identificando y cuantificando en cada etapa las cantidades de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

materia y energía usadas y los residuos generados, y evaluando sus impactos ambientales en diversas categorías, incluido su contribución al cambio climático.

z) Operador de transporte de viajeros: serán quienes pretendan intermediar en la contratación de transportes de viajeros regulares y discrecionales, ya sea en concepto de creación de una oferta de transporte de viajeros, y/o ejerzan una influencia decisiva o de control en las condiciones del servicio de transporte, y deberán obtener una autorización de operador de transporte.

aa) Centro de trabajo: lugar, edificio o complejo donde las personas trabajadoras deben permanecer o al que tienen que acceder por razón de su trabajo, siendo origen y destino de desplazamientos obligados de los empleados y, con frecuencia, de suministros, mercancías y clientes.

ab) Transporte de viajeros a demanda: será aquel transporte de viajeros que tenga la naturaleza de servicio público, prestado por la administración local del territorio afectado como entorno especial.

ac) Distribución urbana de mercancías: referido a la logística de mercancías, en ámbitos urbanos, se refiere a la última etapa de la cadena de distribución.

ad) Entorno especial: tendrán la consideración de entornos especiales los siguientes supuestos:

a) Cuando se trate de viviendas aisladas o situadas en entornos calificados como diseminados y estén situadas a más de 250 metros de la vía pública habitualmente utilizada por cualquiera de los servicios públicos.

b) En entornos de gran desarrollo de construcción y mínima densidad de población, entendiéndose por tales desarrollos de construcción horizontal, que sean viviendas individuales o agrupadas, y que:

1. El número de habitantes censados sea igual o inferior a 25 por hectárea, considerando a estos efectos la superficie urbana.

2. El número de viviendas o locales sea igual o inferior a 10 por hectárea, considerando a estos efectos la superficie urbana.

3. El volumen de servicios de transporte de viajeros en el entorno no exceda de 5 semanales, de media por domicilio y en cómputo anual.

ae) Energía eléctrica renovable: energía eléctrica producida con una fuerza electromotriz procedente de fuentes renovables o de cogeneración.

af) Fuente de energía renovable: fuente de energía empleada en el transporte que no procede de los combustibles fósiles ni de la energía nuclear, que contribuye a su descarbonización y a reducir su impacto ambiental.

ag) Medio de transporte: vehículo usado para el transporte de personas o mercancías.

ah) Medio motorizado: vehículo para el transporte de personas y mercancías impulsado exclusivamente por su propio motor.

ai) Modo de transporte: clasificación general de los medios de transporte atendiendo al tipo de infraestructura o forma de desplazamiento.

aj) Movilidad obligada: desplazamiento que, independientemente de su origen o destino, se realiza generalmente con frecuencia diaria y trayecto fijo para desarrollar tareas o funciones laborales, educativas, de cuidado de otras personas o de acceso a servicios básicos.

ak) Obligaciones de servicio público: cualquier obligación impuesta a los servicios de transporte público para cubrir una ruta de baja densidad cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región.

al) movilidad cotidiana: incluye la movilidad obligada y aquella correspondiente al desarrollo de los cuidados u otras actividades no incluidas en la definición de movilidad obligada, pero que se realiza con frecuencia casi diaria.

am) Capacidad socioambiental de la vía. Aquella en la que la contaminación atmosférica o sonora está dentro de lo que la OMS considera no dañino para la salud, garantiza otros usos de la vía diferente de el tráfico y favorece el desplazamiento activo, autónomo y seguro, de usuarios vulnerables.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 516

an) Entornos o zonas saludables: son aquellos espacios principalmente en el entorno de centros educativos, sociales, culturales, sanitarios o de tiempo libre, diseñados con una alta calidad socioambiental, accesibilidad universal, bajas emisiones, seguros y saludables, libres de tráfico y aparcamiento de autos, abiertas a un uso social y de estancia apoyadas por el mobiliario urbano oportuno.

ao) Camino escolar: son iniciativas dirigidas a que los menores puedan moverse con seguridad y autonomía por las calles y recuperen el uso y disfrute del espacio público. Por lo tanto, son proyectos que atañen de forma directa a la ciudad en su conjunto y que afectan a todas las áreas de la gestión local o municipal que tienen competencias en el diseño, en la habitabilidad y en la seguridad del espacio público. Eso significa que, junto a las áreas de educación o de infancia, tienen que estar las de obras, movilidad, medio ambiente o urbanismo, entre otras.

ap) **Pobreza en transporte: es la incapacidad o dificultad de las personas y los hogares para hacer frente a los costes asociados a los sistemas de transporte privado o público, su falta de acceso o su acceso limitado a aquellos necesarios para poder desplazarse en su vida cotidiana a los servicios y actividades socioeconómicos esenciales, teniendo en cuenta el contexto nacional y espacial.**

pp) **Taxi: servicio público municipal de transporte urbano de viajeros, prestado bajo licencia municipal o de la entidad metropolitana competente en vehículos de turismo, para la movilidad sostenible de la población en el ámbito local o metropolitano, que se rige por precios públicos atendiendo al equilibrio entre la viabilidad económica del servicio, el derecho a la movilidad de la población con calidad predeterminada y la transparencia y asequibilidad de las tarifas. Las administraciones locales competentes deberán garantizar la posibilidad de acceder digitalmente al servicio mediante aplicaciones de titularidad pública inclusivas y no discriminatorias que permitan la solicitud y el pago.»**

b) Se suprime el apartado 2 del artículo 2, en consonancia con la enmienda de supresión de los capítulos 1 y 2 del título V.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 735

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 3.

Texto que se propone:

Se modifica el texto del **apartado 1 del artículo 3**, con la siguiente redacción:

«1. Las administraciones públicas ajustarán sus actuaciones a los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia de las políticas públicas, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía. **El objetivo último de la integración de los distintos modos de transporte ha de ser la reducción global de emisiones y de consumo energético del sector del transporte.»**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 517

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 736

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4.

Texto que se propone:

Se modifica el texto del **artículo 4 en sus puntos 1, 2 y 4**, con la siguiente redacción:

«1. Se reconoce el **derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a la movilidad sostenible, justa y asequible** en los términos establecidos en el **artículo 1 de esta ley**, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales, **productivas** y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad cotidiana.

El derecho a la movilidad será interpretado en relación con los derechos constitucionales a la salud y a la protección del medio ambiente.

2. Las administraciones públicas deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en la ley, a través de un sistema **público** de transporte, definido como un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.

El Gobierno elaborará, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley, una Estrategia Nacional para definir, prevenir, atender y evaluar situaciones de pobreza en transporte en hogares o personas.

4. El sistema público de transporte facilitará la movilidad activa y sostenible y **deberá incluir** servicios de transporte público regulares **así como, complementariamente**, discrecionales o a la demanda. Protegerá el servicio del taxi como medio de transporte de titularidad municipal con tarifa regulada y favorecerá el uso compartido del coche.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 737

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 518

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 5**

a. Se modifica el **artículo 5 en sus puntos 1, 2, 4, 5, 6, 8, 9, 10 y 11, que quedan redactados como sigue:**

«1. Seguridad de las personas y del sistema público de transportes en su conjunto. Se incluye la seguridad operacional **y de auxilio en la vía pública**, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad. **La seguridad prestará especial atención a las personas usuarias más vulnerables frente a agresiones sexistas.»**

«2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo **la igualdad**, la integración económica y social de todos los ciudadanos y ciudadanas con independencia de su lugar de residencia.»

«4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: **El sistema de transporte público tendrá que ser ambiental, social y económicamente sostenible. En este sentido, las Administraciones Públicas competentes deberán:**

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido **terrestre y submarino**.

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética **mediante el uso de energías de origen renovable** y el respeto al entorno natural y urbano, **conforme a los objetivos establecidos en esta ley y en los compromisos comunitarios e internacionales adquiridos por España**.

d) Reorientar las prioridades de las inversiones en las infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de **equidad**, racionalidad y proporcionalidad, y prestando especial atención a la movilidad cotidiana, **la distribución poblacional y de servicios**, el medioambiente y la salud, **la multimodalidad**, la tecnología, la seguridad y **el mantenimiento y conservación de las infraestructuras existentes como la red ferroviaria convencional y red básica de mercancías**, para el mejor aprovechamiento **y rendimiento** de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

e) **Planificar y racionalizar el uso del espacio público conforme a criterios de equidad, sostenibilidad social y protección del derecho a la movilidad.**

f) **Garantizar la transparencia y estabilidad de las tarifas de transporte, incluidas las establecidas mediante algoritmo, así como establecer tarifas reguladas en los servicios de titularidad pública o establecer obligaciones servicio público a las empresas privadas para garantizar el derecho a la movilidad de la población indispensables para garantizar la provisión de suficientes servicios de transporte.»**

«5. Servicio a la actividad productiva sostenible: **el sistema de transporte público** deberá contribuir a la actividad productiva sostenible **estatal** y a la mejora de la **eficiencia** y resiliencia de la actividad **productiva de bienes y servicios y su correspondiente distribución**, respetando el principio de neutralidad competitiva.»

«6. Digitalización. **El sistema público de transporte** deberá aprovechar el potencial de la digitalización y la tecnología, como herramientas para mejorar la adecuación del sistema a las necesidades de la ciudadanía y del sector productivo de la manera más eficiente posible.»

«8. Resiliencia del sistema de transporte **público**. Se deberá desarrollar un sistema de transporte **público** resiliente, flexible y adaptable a la **emergencia climática**, dinámico y coordinado entre los distintos modos de transporte y niveles de la administración pública, con una visión integrada desde el punto de vista de la gestión de las infraestructuras **y servicios.»**

«9. Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España. El desarrollo de la política de **transporte público** estará alineado con (i) los objetivos asumidos por España a nivel internacional, en particular los relativos a la preservación del clima, la conservación de la biodiversidad y la calidad ambiental, (ii) la política y normativa europea sobre esta materia, (iii) los planes y estrategias desarrollados para el cumplimiento de los objetivos fijados, y (iv) los estándares

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 519

y clasificaciones que sobre los distintos modos, servicios, recursos y prioridades se establezcan en relación con la sostenibilidad.»

«10. Transparencia, sensibilización y participación ciudadana. Las políticas de movilidad, tanto de personas como de mercancías, serán desarrolladas por las administraciones públicas con un enfoque integrador, basado en un modelo de gobierno abierto, en el que la transparencia y claridad en las comunicaciones con **la ciudadanía**, la sensibilización, la participación y la colaboración sean principios informadores del proceso de toma de decisiones, y dando oportunidad de involucrarse en dicho proceso a toda la ciudadanía, actores públicos y privados, sectores productivos y territorios interesados, situando **a la persona** en el centro de las decisiones.»

«11. Fomento **del urbanismo** de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades **y pueblos** con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, **actividades productivas y de transporte** para fomentar **el « urbanismo** de proximidad», de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los asentamientos urbanos sostenibles.»

b. **Se añaden los nuevos apartados 12, 13, 14 y 15**, con la siguiente redacción:

«12. **Estímulo de la implantación de energías renovables tanto en el ámbito urbano como rural, además de en las instalaciones de las infraestructuras para el transporte y la logística.**

13. **Subordinación de la regulación del tráfico al fomento y consecución de un sistema de movilidad sostenible y segura.**

14. **Transversalidad. Considerar la movilidad en todas las políticas, especialmente en las territoriales y económicas, de manera que al elaborar cualquier norma o estrategia evite o minimice sus impactos en la movilidad y contribuya a la reducción del tráfico a motor.**

15. **Prioridad. Las medidas de proximidad y accesibilidad a bienes y lugares por modos de desplazamiento activos tendrán preferencia presupuestaria sobre las inversiones en transporte motorizado.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 738

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 7.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 7**

a. **Se modifican las letras d) e i) del artículo 7, que quedan redactadas como sigue:**

d) El impulso y la coordinación de las actuaciones de integración e interoperabilidad de sistemas de información, títulos de transporte y pago de los servicios de movilidad y demás servicios accesorios o complementarios a la movilidad. **En el ámbito de los títulos de transporte se**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 520

establecerá el «acceso único» de transporte, por los medios técnicos que sea posible, para todo el territorio estatal y para todos los modos de transporte público. Este acceso único de transporte también facilitará los desplazamientos por el resto de la Unión Europea, en el marco de los acuerdos transnacionales o comunitarios correspondientes.»

«i) La gestión integrada del sistema conforme a criterios de calidad, eficiencia y seguridad operacional, sanitaria, vial y de auxilio en la vía pública, contra actos ilícitos y ciberseguridad.»

b. Se añade una nueva letra j), con la siguiente redacción:

«j) facilitar el acceso a servicios básicos, bienes y actividades que permitan a las personas participar en la vida cívica.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 739

Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10.

Texto que se propone:

Se modifica el texto del artículo 10 en su punto 4, con la siguiente redacción:

«4. Las vocalías tendrán la siguiente distribución:

a) Diecinueve vocalías corresponderán a las personas titulares de las Consejerías de las Comunidades y Ciudades Autónomas que tengan atribuidas las competencias en materia de movilidad y transportes.

b) Corresponderá una vocalía para cada municipio de más de 500.000 habitantes. Estos municipios asistirán representados por sus alcaldes.

c) Corresponderá, asimismo, una vocalía para cada entidad metropolitana con competencias en materia de transporte público y movilidad. Estas áreas estarán representadas por el consejero que tenga delegadas las competencias en la materia.

d) Tres vocalías corresponderán a representantes de las federaciones autonómicas de municipios y provincias o al organismo que las agrupa.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 521

ENMIENDA NÚM. 740

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 12.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 12 en su punto 2**, con la siguiente redacción:

«2. Es el máximo órgano consultivo en materia de movilidad, **de garantía de la seguridad y fluidez del tráfico en las vías públicas** y transportes en sus diferentes aspectos, que pretende servir de cauce institucional de participación y cooperación entre los sectores económicos, las organizaciones sociales, las personas usuarias y las administraciones públicas.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 741

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 13.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 13**, con la siguiente redacción añadida:

(13. Funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.)

«f) **Informar sobre la propuesta de programa de subvenciones y criterios de distribución del Fondo Estatal para el Sosteenimiento del Transporte Público.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 522

ENMIENDA NÚM. 742

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 14 en sus puntos 1 y 3**, con la siguiente redacción:

«1. Se crea el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) como instrumento digital del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible bajo la dirección del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial. Con él se trata de garantizar la disponibilidad para todas las administraciones y en las condiciones que se establezca reglamentariamente **y con la debida protección**, para toda la ciudadanía, mediante datos abiertos, de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las administraciones públicas, los operadores de transporte y los gestores de infraestructura, entre otros. Dichos datos deberán seguir las especificaciones técnicas indicadas desde la Oficina del Dato, integrada dentro de la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial.

3. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes.

Debido a que la movilidad al trabajo es uno de los principales motivos por el que se generan desplazamientos cotidianos y es cuando más se utilizan los modos insostenibles y, además, tiene unas peculiaridades propias diferenciales del resto de desplazamientos, debe ser una prioridad incluir información de manera sistemática de esta temática. Una herramienta eficaz será elaborar encuestas periódicas de hábitos de movilidad de las personas trabajadoras.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 523

ENMIENDA NÚM. 743

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 16 en sus puntos 3 y 5**, con la siguiente redacción:

«3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento: El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana coordinará una comisión técnica integrada por representantes de todas las administraciones, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha comisión técnica contará en todo caso con representación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico.

El anteproyecto será informado preceptivamente por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible **y la Conferencia Sectorial autonómica** y, por último, será sometido a información pública.

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

a) Directrices generales para una movilidad sostenible, incluyendo de manera específica directrices para **la seguridad, el salvamento, la fluidez en el tráfico**, la movilidad urbana y metropolitana y directrices para la movilidad rural o de zonas de baja densidad de población.

b) Objetivos, **entre ellos de descarbonización**, sendas e hitos cuantitativos y cualitativos de carácter indicativo de las políticas de las administraciones públicas.

c) Orientaciones sobre los criterios de planificación de infraestructuras de transporte, tanto para generación de nueva infraestructura como para la gestión sostenible y eficiente de la conservación de las infraestructuras existentes.

d) Sistema de indicadores para el seguimiento de los objetivos, sendas e hitos.

e) Relación de los ámbitos temáticos de otros instrumentos de la movilidad sostenible, como las directrices metodológicas y guías de buenas prácticas.

f) Elementos de las estrategias y planes de las administraciones públicas en materia de información, sensibilización y formación.

g) Derechos de las personas usuarias del sistema de transporte público.

h) Este contenido podrá ser ampliado por acuerdo del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 524

ENMIENDA NÚM. 744

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 19 en sus puntos 1, 2 y 3**, con la siguiente redacción:

«1. Los documentos de directrices metodológicas son documentos complementarios del DOMOS que incluyen los métodos y las herramientas básicas para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con los **diferentes modos de transporte : peatonal, ciclista, ferroviario, carretero, fluvial, marítimo y aéreo** y su implantación en el correspondiente ámbito.

2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

a) Planes de movilidad sostenible de entidades locales y planes de movilidad sostenible simplificados de entidades locales. **Malla de transporte público urbano.**

b) Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

c) Planes de movilidad sostenible al trabajo, de empresas o para centros de trabajo.

d) Planes de movilidad activa, saludable, sostenible y segura a centros educativos y entornos escolares y de formación.

e) Zonas de bajas emisiones.

f) Distribución urbana de mercancías.

g) Política de aparcamiento y aparcamientos disuasorios.

h) Medidas de fomento de los servicios de movilidad pública: implantación del transporte público colectivo urbano y del taxi en ciudades y grandes centros de actividad.

i) Implantación de infraestructura y servicios para la circulación segura en bicicleta o ciclo.

j) Diseño de soluciones de movilidad para dar respuesta a las necesidades de los residentes en zonas rurales y de baja densidad de población.

3. Las directrices metodológicas establecerán los objetivos, contenido y estructura, así como los instrumentos necesarios para su cumplimiento, seguimiento y revisión, en cada uno de los ámbitos descritos en el apartado anterior. La accesibilidad universal **y asequible** a las infraestructuras y medios de transporte **público** será principio inspirador de estas directrices.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 525

ENMIENDA NÚM. 745

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 20 en su punto 2 letras a), e) y nuevas g) y h)**, todo ello con la siguiente redacción:

«a) El fomento de la movilidad activa, **de los servicios de movilidad pública** y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.

e) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte **público** y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.

g) Medidas para garantizar la protección de los derechos de los trabajadores y para evitar que la aplicación de algoritmos a la gestión suponga la precarización del mercado laboral en el ámbito de la movilidad.

h) El fomento de la movilidad sostenible al trabajo.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 746

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 21.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 20 en su punto 2 letras a), e) y nuevas g) y h)**, todo ello con la siguiente redacción:

«a) El fomento de la movilidad activa, **de los servicios de movilidad pública** y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.

e) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte **público** y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.

g) Medidas para garantizar la protección de los derechos de los trabajadores y para evitar que la aplicación de algoritmos a la gestión suponga la precarización del mercado laboral en el ámbito de la movilidad.

h) El fomento de la movilidad sostenible al trabajo.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 526

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 747

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 22.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 22 en sus puntos 1, 2, 3 y 5**, con la siguiente redacción:

«1. El sistema educativo español y el sistema de formación profesional **garantizarán** la implicación de la sociedad en el desarrollo e implantación de una cultura de la movilidad activa, segura, saludable, sostenible **y autónoma**, reforzando el conocimiento de las actuaciones personales y sociales necesarias para ello.

2. En el currículo de la enseñanza básica y **secundaria postobligatoria** se incluirán saberes vinculados a la movilidad sostenible, la educación vial y la convivencia con los distintos modos de transporte y su uso en condiciones de seguridad, **concienciando sobre la violencia vial y fomentando la adquisición de la necesaria responsabilidad personal, social y medioambiental. También se incluirá formación en el cálculo del impacto ambiental.**

3. Las Administraciones educativas **garantizarán** el tratamiento de la movilidad sostenible en el currículo de las enseñanzas no universitarias que forman parte del sistema educativo, incluyendo los elementos necesarios para la educación en los principios y objetivos de la movilidad **escolar activa y autónoma**, y **garantizarán**, en coordinación con las administraciones competentes en materia de movilidad, instituciones y organizaciones de su entorno, la creación de caminos escolares seguros, promoviendo los desplazamientos seguros y sostenibles.

5. Asimismo, en el ámbito **de la educación superior** y de la formación profesional, las Administraciones educativas fomentarán la formación en materia de movilidad sostenible, digitalización, seguridad y multimodalidad del transporte, y promoverán que se revise el tratamiento de estas materias en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos y otras certificaciones oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 527

ENMIENDA NÚM. 748

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

Se añade un artículo 22bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 22bis. Bases para una movilidad segura. La seguridad en el transporte.

1. La nueva cultura de movilidad sostenible requiere adoptar medidas eficaces para conseguir seguridad en el transporte, para lo cual es necesario incentivar la participación activa de los trabajadores que operan en el sector.

2. El personal que opera los medios de transporte y que controla el tráfico y tránsito de los mismos podrá informar sobre acciones u omisiones que pudieran poner en riesgo la seguridad en el transporte ante los canales dispuestos a tal fin en las organizaciones públicas o privadas para las que presente servicio, o, en su caso, ante cualquier sistema público de recepción de información que pudiera suponer una amenaza para el interés público.

3. El personal encargado de operar medios de transporte y controlar el tráfico o tránsito de los mismos podrá, asimismo, adoptar la decisión de paralizar el comienzo o la continuación del trayecto ante cualquier evidencia o sospecha objetivamente fundada de posibles riesgos para la seguridad de los pasajeros, de terceros y de los propios trabajadores.

4. Los profesionales mencionados en los apartados precedentes que informen sobre posibles riesgos, reales o potenciales, a través de los canales adecuados, o que adopten decisiones de paralización de la movilidad ante amenazas objetivas para la seguridad en el transporte, tendrán derecho a la protección frente a cualesquiera represalias, incluidas las amenazas y tentativas de represalia, por parte del empleador que supongan o pueda suponer un trato desfavorable y que les sitúe o pueda situarles en desventaja particular en el contexto laboral o profesional sólo por su condición de informantes o por haber adoptado alguna decisión sobre la movilidad que pudiera afectar a los resultados de la empresa.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 749

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 23.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 528

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 23 en su punto 1**, con la siguiente redacción:

«1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad, sostenibilidad y eficiencia adecuados.

La planificación deberá favorecer aquellos medios de transporte con menor huella de carbono.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 750

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 25.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 25 en sus puntos 1 y 3**, con la siguiente redacción:

«1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, los municipios de más de **15.000** habitantes y menos de 50.000 habitantes deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales, que deberá ser revisado, al menos, cada seis años salvo que la legislación autonómica establezca otra periodicidad.

3. Los planes de movilidad sostenible tendrán en cuenta, como referencia, los criterios establecidos en las directrices metodológicas previstas en el artículo 19. **Además, respetarán la autonomía municipal y de las entidades metropolitanas competentes a la hora de ordenar el tráfico y otorgar las correspondientes licencias, autorizaciones y restricciones de circulación de cualesquiera vehículos ocupen sus calles** y contendrán, necesariamente, medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías cooperando con otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 529

ENMIENDA NÚM. 751

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 26.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 26**:

a. **Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 26**, que quedan redactados como sigue:

«1. Los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán **en el plazo de 6 meses** conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.

En la fijación de criterios se tendrá en cuenta la existencia de centros de actividad formados por un conjunto de actividades de diferente titularidad que comparten un espacio geográfico concreto, tales como polígonos industriales, empresariales o comerciales. En estos casos, se considerará el agregado de las actividades existentes a efectos de determinación de la obligación de disponer de planes de movilidad sostenible.

Estos planes de movilidad sostenible deberán estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 27.

2. Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. **Con base en los datos anteriores, y en el marco de sus planes de movilidad urbana, los ayuntamientos o entidades metropolitanas competentes deberán desarrollar planes de movilidad sostenible para los polígonos industriales y empresariales, así como a las grandes áreas comerciales, parques de ocio o campus universitarios de su ámbito territorial.**

En la financiación de las infraestructuras o los servicios de transporte previstos en estos planes participarán las empresas instaladas en los mismos. Los ayuntamientos y, en su caso, las autoridades de transporte público establecerán las formas y porcentajes de financiación por parte de las empresas del transporte público o colectivo. Las empresas que dispongan de servicios de transporte colectivo para sus trabajadores que cubran al menos un 25% de sus viajes al centro de trabajo estarán exentas de esta contribución.

En el caso de que un polígono industrial o empresarial esté situado en dos o más términos municipales, la elaboración, desarrollo y financiación del plan de movilidad serán realizados conjuntamente por dichas administraciones.

Corresponderá a las comunidades autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.

b. **Se suprime el punto 4:**

«~~Los grandes centros de actividad deberán remitir el plan aprobado a la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.~~».

c. Se añaden dos **nuevos apartados 4 y 5**, con la siguiente redacción:

«4. Los planes de movilidad sostenible de grandes centros de actividad deberán revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Corresponderá a las comunidades autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 530

5. Dentro de estos planes de movilidad sostenible se incluirá un objetivo obligatorio de incorporación de vehículos cero emisiones a las flotas de empresa, según este calendario:

2025	30 %
2027	60 %
2030	100 %

Este objetivo obligatorio solo se puede cumplir con vehículos de cero emisiones y su cumplimiento tendrá que estar ligado a sanciones.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 752

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 27 en sus puntos 1, 3 y 4**, con la siguiente redacción:

1. En el plazo de **18** meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el Artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de transporte sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de **100** personas trabajadoras o **50** por turno.

Los centros de trabajo deberán designar un Gestor de movilidad, que deberá dedicarse a facilitar la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan de movilidad de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de trabajo. Al mismo tiempo, será el interlocutor con la autoridad pública para hacer el seguimiento de la implantación del Plan y los resultados. A través de la Agencia de Fomento de la Movilidad Sostenible al trabajo se realizará un Programa de formación y soporte técnico de los Gestores de movilidad de los centros de trabajo que materializan las Comunidades Autónomas.

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa **en los términos establecidos en esta ley**, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro. Los planes podrán contemplar la compensación de la huella

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 531

de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de **250** personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de **200.000** habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 753

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 28.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 28 en sus puntos 1, 3 y 4**, con la siguiente redacción:

«1. Sin perjuicio de lo que establezca la normativa de las Comunidades Autónomas, los planes de movilidad sostenible regulados en el artículo 25, y, así como sus revisiones e informes de seguimiento, habrán de ser comunicados en el plazo de tres meses desde su adopción a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas.

La autoridad laboral comunicará anualmente a las empresas sus obligaciones en materia de movilidad y la obligatoriedad de realizar un plan de movilidad sostenible al trabajo. Estos planes han de incorporar indicadores sobre la evolución de la movilidad generada, aportando datos segregados en función del sexo, la edad y el grupo profesional. Para que las administraciones que los han de validar y supervisar puedan tener información sobre el impacto y los resultados de las medidas realizadas estos datos deberían ser públicos, de manera agregada, y accesibles para la representación legal de las personas trabajadoras de los centros de trabajo que los soliciten.

3. Las entidades territoriales, grandes centros de actividad y empresas que, a la entrada en vigor de esta ley, cuenten con planes de movilidad sostenible al trabajo, dispondrán de un plazo de tres meses para comunicarlos a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas. **Aquellos planes aprobados con anterioridad deberán ser actualizados siguiendo los criterios establecidos por esta Ley en el plazo de 12 meses tras su puesta en vigor.**

4. Las disposiciones de desarrollo de esta ley podrán prever mecanismos de financiación **sujetos a aprobación y revisión pública** de los planes de movilidad sostenible de entidades territoriales, los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, los planes de movilidad sostenible al trabajo o de otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, cuya aplicación se condicionará o graduará según el cumplimiento de las directrices generales y las directrices metodológicas ya aprobadas.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 532

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 754

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.^a. Artículo 29.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 29 en su punto 1** con la siguiente redacción:

«1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

- a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.
- b) El transporte público colectivo **y el taxi**.
- c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros **y aquellos esquemas de movilidad basados en la intermodalidad**.
- d) En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 755

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.^a. Artículo 30.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 533

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 30 en sus puntos 3 y 4**, con la siguiente redacción:

«3. La planificación del espacio urbano reforzar **á** el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, mediante actuaciones como:

a) El reparto equilibrado del espacio urbano entre la movilidad motorizada y no motorizada, avanzando en una extensión generalizada del calmado del tráfico en las vías urbanas y la consideración específica de la circulación de vehículos de movilidad personal en relación con la seguridad de todos los usuarios del espacio público.

b) El fomento de la movilidad activa a pie en contraposición al estilo de vida sedentario, con la atención preferente a las y los peatones, facilitando itinerarios continuos y trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad, que hagan de la movilidad activa la opción más sencilla y atractiva.

c) El fomento de la movilidad activa en bicicleta o ciclo, entendiéndola como un elemento esencial de la movilidad cotidiana, **y facilitando vías ciclistas segregadas, seguras y conectadas,**

d) El fomento del transporte público, tanto colectivo (bus, tranvía o metro ligero) como del taxi.

e) La mejora de la accesibilidad, eliminando barreras arquitectónicas y acomodando el espacio urbano a las necesidades de los diferentes colectivos, en particular de las personas más vulnerables o con discapacidad o movilidad reducida.

f) La creación de entornos escolares y de formación seguros, saludables y sostenibles, fomentando los caminos escolares que permitan al alumnado desplazarse al centro educativo o formativo de forma activa y autónoma, **impulsando los itinerarios para el desplazamiento en bicicleta o andando por parte del alumnado.**

4. La planificación del espacio urbano también ~~promoverá~~ **garantizará** la intermodalidad y la movilidad activa mediante actuaciones como:

[...]

b) El desarrollo y promoción de una red cohesionada de infraestructuras específicas para vehículos no motorizados, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas, permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos atractores de movilidad y con unas características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada. **En particular, el desarrollo de una red de infraestructuras ciclistas, que será segregada en las vías compartidas con el tráfico a motor de más 30 km/h, que garantice su seguridad, comodidad y rapidez.**

d) La extensión y mejora de los sistemas públicos ~~y privados~~ de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal o compartida, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con **otros** modos de transporte público, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.

f) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos no motorizados. **Asimismo, se garantizará la intermodalidad de bici y transporte público interurbano, reconociendo la bici como equipaje de mano, así como su estacionamiento en las paradas y estaciones.**

g) La intermodalidad tendrá en cuenta en todo caso la continuidad de la accesibilidad universal de las personas usuarias, **mediante una regulación tarifaria transparente**, de los distintos medios de transporte y sus entornos, sin interrupciones entre ellos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 534

ENMIENDA NÚM. 756

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.^a. Artículo 34.

Texto que se propone:

Se modifican los **apartados 1, 2 y 3 del artículo 34**, que quedan redactados como sigue:

«1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, **analizarán la viabilidad y promoverán** las actuaciones necesarias para dotar a las vías **que se consideren más adecuadas, salvo informe de inviabilidad**, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, **para el taxi**, para la bicicleta y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los municipios de más de **200.000** habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica. En los municipios de menos de **200.000** habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público colectivo, **el taxi**, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación o de emisiones **nulas**, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.

3. Asimismo, tanto en los nuevos desarrollos urbanos como en los proyectos de remodelación de viario ya existente, se hará un análisis de las mismas características del referido en el apartado 1 **de este artículo**, centrado en la posibilidad y conveniencia, **salvo razones fundadas que aconsejen lo contrario**, de la inclusión de una vía ciclista o para otros vehículos de movilidad personal en aquellas calles con dos o más carriles de circulación por sentido.

En las vías de un solo carril por sentido, o de sentido único, se analizará la introducción de medidas que permitan una convivencia adecuada entre los diferentes modos de transporte, con especial atención a la seguridad de las personas usuarias de bicicleta u otros vehículos de movilidad personal.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 757

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.^a. Artículo 35.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 535

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 35**, que queda redactado como sigue:

«Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía **de origen renovable y cero emisiones de gases de efecto invernadero** y otros servicios en aeropuertos.

[...]

Nuevo punto 4:

Se dotará al Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios en los aeropuertos de la formación y de la autoridad necesaria para hacer frente a las las emergencias que pudieran surgir en estas infraestructuras críticas.

5. En el ámbito de las actuaciones para promover la descarbonización del transporte aéreo, así como la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos en el sector aéreo y aeroportuario, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a mejorar la eficiencia energética y garantizar la disponibilidad de las fuentes de energía **cero emisiones** que se consideran prioritarios para su despliegue en los aeropuertos y el suministro al transporte aéreo, tales como la electricidad renovable, el hidrógeno renovable, el biometano y combustible de aviación sostenible (de acuerdo con la definición establecida en la normativa europea de aplicación), o cualquier otro combustible renovable de origen no biológico con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito aeroportuario en los términos establecidos en la regulación europea y nacional de aplicación.

6. De manera complementaria a lo establecido en el párrafo anterior, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a reducir la cantidad de aromáticos, naftaleno y azufre del combustible de aviación de origen fósil (queroseno), con el objetivo de reducir la emisión de gases de efecto invernaderos diferentes al dióxido de carbono y partículas en suspensión.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 758

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.^a. Artículo 36.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 36**, que queda redactado como sigue:

«Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía **de origen renovable y cero emisiones en puertos.**

1. Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire **y a la reducción de los gases de efecto invernadero** en los entornos portuarios, las autoridades portuarias, en el ámbito de sus competencias y en estrecha colaboración con la correspondiente Autoridad Marítima, **tendrán la obligación de** promover medidas de reducción de las emisiones de **gases de efecto invernadero y de sustancias** contaminantes a la atmósfera

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 536

procedentes de las actividades desarrolladas por los operadores y personas usuarias de los puertos a través de una dotación apropiada de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía alternativas **de cero emisiones de gases de efecto invernadero** a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, entre otras iniciativas.

Estas medidas estarán enfocadas, al menos, para el cumplimiento de las metas cuantitativas y objetivos recogidos en el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte para el desarrollo del mercado de los combustibles alternativos **cero emisiones de gases de efecto invernadero** en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente.

Además, todos los puertos adoptarán antes de 2035 un estándar de cero emisiones de gases de efecto invernadero en los atraques en los puertos.

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para **tomar las medidas necesarias para asegurar el suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados de tal manera que en el 2025 este servicio esté asegurado en todas las terminales de pasajeros, en 2030 en las terminales de buques portacontenedores, cargueros y tanqueros y en 2035 en todas las terminales de todos los puertos antes mencionados.**

3. A estos efectos, las fuentes de energía que se consideran prioritarias para su despliegue en los puertos y el suministro al transporte marítimo son la electricidad **y todas aquellas que, teniendo en cuenta una evaluación del ciclo de vida, sean cero emisiones de gases de efecto invernadero** con especial énfasis en hidrógeno **obtenido por electrólisis del agua mediante electricidad renovable (hidrógeno verde)** o cualquier otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero en el ámbito portuario.

Se establece una cuota mínima obligatoria para 2030 del 6% de uso de electrocombustibles cero emisiones de origen renovable para todos los barcos que entren en puertos españoles, con el fin de crear las condiciones de mercado adecuadas y posibilitar la consecución de economías de escala.

4. En el plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el ente público Puertos del Estado publicará en su página web la información aportada por las autoridades portuarias, la relación de instalaciones o servicios para el suministro de electricidad o combustibles **de cero emisiones (en base a su análisis de ciclo de vida) de gases de efecto invernadero de origen renovable** a los buques y embarcaciones atracados en puerto, maquinaria y equipos auxiliares, que están disponibles en cada puerto, indicando la disponibilidad, técnicas de prestación y capacidad de suministro de cada fuente de energía **cero emisiones de gases de efecto invernadero de origen renovable.**

5. Las autoridades portuarias que gestionen puertos de interés general elaborarán un Plan de despliegue que garantice la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y servicios, así como la prestación del servicio portuario de suministro de fuentes de energía **de cero emisiones de gases de efecto invernadero**, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista.

El Plan incluirá la huella de carbono, incluyendo objetivos y planes de reducción de las emisiones **de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero**, cuya estimación se realizará siguiendo la metodología específica para el cálculo de huella de carbono en Puertos, que a tal fin haya sido aprobada siguiendo el protocolo establecido en el artículo 37.

El plazo para disponer del Plan de despliegue será de **doce** meses desde la entrada en vigor de esta ley tanto para los puertos de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte como para el resto de puertos de la red global de la Red Transeuropea de Transporte.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 537

ENMIENDA NÚM. 759

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo artículo 36 bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 36 bis. Límite de velocidad en aguas de zona II de puertos.

1. Todo tipo de embarcaciones que entren, salgan o transiten en el espacio que comprende la zona de aguas II (aguas exteriores) de los puertos deberán navegar a una velocidad máxima de diez (10) nudos o a la mínima velocidad de gobierno para evitar la posibilidad de que, en las aguas de influencia portuaria, se produzcan colisiones de embarcaciones con cetáceos con efectos fatales para éstos, así como para ayudar en los esfuerzos encaminados a la reducción del ruido submarino, de los contaminantes atmosféricos y de las emisiones de gases de efecto invernadero. En el sentido de la presente ley, se entenderá por zona de aguas II la definida por el apartado 2.b) del artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

2. A efectos del párrafo anterior, las capitanías marítimas y las autoridades portuarias, según corresponda, modificarán las correspondientes Normas para la navegación y seguridad marítima y las Ordenanzas portuarias por las que se establece la regulación de las velocidades máximas de navegación en las aguas de un determinado puerto.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 760

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.ª. Artículo 37.

Texto que se propone:

Se modifica el **apartado 2 del artículo 37**, que queda redactado como sigue:

«2. En el plazo de un año desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4, y según las condiciones que en ella se establezcan, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberán realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte. El resultado del cálculo anterior, **y el de la alternativa que menor nivel de emisiones de gases de efecto invernadero genere**, deberá ser facilitado a

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 538

las personas usuarias del servicio de transporte según los procedimientos que se establezcan según el apartado 4.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 761

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.ª. Artículo 38.

Texto que se propone:

Se modifican los **apartados 1 y 2 del artículo 38**, que quedan redactados como sigue:

«1. Sin perjuicio de las competencias de las Administraciones públicas en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica para lograr unos niveles de calidad del aire **de acuerdo con las guías más actualizadas de la Organización Mundial de la Salud** que no supongan efectos negativos significativos en la salud humana y el medio ambiente, y de la responsabilidad de los operadores de las actividades económicas o profesionales de prevenir, evitar y reparar los daños en el medio ambiente, los gestores aeroportuarios y la Dirección General de Marina Mercante proporcionarán en el marco de sus competencias, con periodicidad anual, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, información sobre la emisión de contaminantes a la atmósfera por las fuentes más significativas debida al tráfico aéreo y marítimo y actividades relacionadas. En el plazo de 12 meses tras la entrada en vigor de esta ley, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, acordarán el alcance y la metodología para la estimación de las emisiones de contaminantes atmosféricos, de acuerdo con los requerimientos previstos en la normativa reguladora del Sistema Español de Inventario (SEI).

2. Asimismo, el gestor aeroportuario de los aeropuertos a los que hace referencia el Artículo 35 y las autoridades portuarias, calcularán y publicarán anualmente la huella de carbono de la actividad aeronáutica y portuaria, así como un plan de reducción **de las emisiones de gases de efecto invernadero que tenga por objetivo hacer que los servicios aeroportuarios y portuarios sean neutros en cuanto a este tipo de emisiones.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 539

ENMIENDA NÚM. 762

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

Se añade un artículo 38bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 38bis. Uso y suministro de fuentes de energía limpias en el sistema ferroviario.

1. Con el fin de contribuir a la lucha contra el cambio climático, los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias y los operadores promoverán la adquisición de electricidad de origen renovable y proyectos de generación de electricidad renovable en sus instalaciones.

2. Con el fin de contribuir a la mejora de la calidad del aire y a la lucha contra el cambio climático, las entidades encargadas de la administración de las infraestructuras ferroviarias aplicarán en su declaración de la red en los cánones por uso de la infraestructura cargos por vehículo-kilómetro a aquellos operadores ferroviarios que circulen con tracción diésel en líneas que cuenten con sistemas de electrificación.

3. Con el fin de reducir el consumo de diésel ferroviario, en el plazo de 6 meses se publicará un plan de electrificación de todas aquellas líneas ferroviarias no electrificadas donde los beneficios económicos, sociales y ambientales justifiquen la electrificación de las mismas. Para aquellas líneas donde no se justifique la electrificación se establecerán planes para la tracción con tecnologías alternativas a los combustibles fósiles.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 763

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.^a. Artículo 39.

Texto que se propone:

Se modifican los **apartados 1 y 2 del artículo 39**, que quedan redactados como sigue:

«1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la implantación de sistemas de gestión ambiental y de la energía por parte de los prestadores de servicios de transporte público o gestores de infraestructuras de transporte público.

Todos los prestadores de servicios de transporte y gestores de infraestructuras **de transporte público, en el plazo de un año desde la aprobación de esta ley, contarán con un sistema de**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 540

gestión ambiental y energética para sus vehículos e instalaciones. De esta manera, todos ellos podrán acreditar su gestión ambiental y energética, así como el uso de instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación práctica en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores y conductoras.

Estos sistemas de gestión deberán estar normalizados, convenientemente formalizados y documentados, y ser auditables por empresas terceras acreditadas para tal fin, contando con objetivos de reducción del consumo energético y de las emisiones contaminantes locales y de gases de efecto invernadero **y habiendo incluido la participación de la representación de las personas trabajadoras.**

2. De manera adicional al apartado 1, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, **introducirán** requisitos ambientales, energéticos, de seguridad vial y acústicos en la licitación de contratos de servicios o de concesión de servicios de transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo, así como en los tráficos, rutas o líneas que sean de utilidad pública o interés social.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 764

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título III.

Texto que se propone:

Se modifica la **rúbrica del Título III**, que queda redactado como sigue:

«Título III. Planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte **público.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 765

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título III. Capítulo I.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 541

Texto que se propone:

Se modifica la **rúbrica del Capítulo I del Título III**, que queda redactado como sigue:

«Capítulo I. Provisión de servicios de transporte público terrestre **de personas** en todo el territorio.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 766

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 40.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 40**, que queda redactado como sigue:

«Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte **público** terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.

1. Las administraciones públicas velarán por que los servicios de transporte **público** terrestre por carretera y ferrocarril y en general los servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales las personas usuarias puedan completar su **desplazamiento** desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria **regulada** —con un **acceso único válido para todo el territorio estatal que sea incluso útil en los desplazamientos por el resto de los Estados Miembros de la Unión Europea**— y la disposición a las personas usuarias de herramientas digitales **públicas** de pago de los servicios. **En las aglomeraciones urbanas deberá existir una autoridad única del transporte público colectivo como son las áreas metropolitanas competentes o los consorcios de transporte.**

2. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte **público** terrestre por carretera y ferrocarril faciliten la intermodalidad y el uso combinado con modos de nulas emisiones, como la bicicleta o ciclo, en **desplazamientos** urbanos e interurbanos.

3. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte **público.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 542

ENMIENDA NÚM. 767

Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 43.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 43**.

a. Se modifican los **apartados 1 y 2 del artículo 43**, que quedan redactados como sigue:

«1. Las entidades locales y las Comunidades Autónomas podrán promover servicios de **transporte público** de conexión al ferrocarril en cualquiera de sus formas, entre los municipios que no dispongan de estación de ferrocarril y las estaciones más próximas de ferrocarril convencional o de la red de alta velocidad, con horarios coordinados con los de los servicios ferroviarios, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación.

2. Asimismo, los operadores de transporte público ferroviario de personas u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes intermodales que tengan **una etapa en transporte público ferroviario y otra etapa en transporte público discrecional**, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas.»

b. Se suprime el **apartados 3 del artículo 43**:

«3.— ~~En caso de que exista un contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, las entidades locales y los operadores de transporte ferroviario de personas podrán promover estos servicios siempre que la reducción de personas usuarias estimada en la concesión por la existencia del nuevo servicio de movilidad no supere el 1% de las personas usuarias totales de la concesión en términos anuales.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 768

Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 543

Texto que se propone:

Se añade un nuevo artículo 43 bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 43 bis. Fomento del transporte ferroviario frente a modos intensivos en carbono.

1. En virtud del artículo 20 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, quedan prohibidos los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros en todas las rutas aéreas dentro del territorio español que cuenten con una alternativa ferroviaria existente, directa y con diferentes frecuencias diarias de menos de cuatro horas de duración.

2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana precisará las condiciones de aplicación del primer párrafo del presente artículo, en particular las características de los itinerarios ferroviarios que deben reunir las conexiones ferroviarias para asegurar un servicio adecuado, así como las eventuales excepciones a la eliminación de los vuelos concernidos y las obligaciones para los aeropuertos enfocadas a la no utilización de los espacios liberados para la operación de otros servicios aéreos.

3. En el plazo de un año a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana presentará al Parlamento un informe sobre la posibilidad de eliminar los vuelos nacionales e internacionales de carga con origen o destino en los aeropuertos con un volumen de tráfico de mercancías superior a 100.000 toneladas/año cuando exista una alternativa de transporte ferroviaria de duración inferior a seis horas.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 769

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 45.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 45**.

a. Se modifican los **apartados d) y g) del artículo 45**, que quedan redactados como sigue:

«d) Cohesión social y territorial. **Deberán considerarse las particularidades de cada territorio y criterios poblacionales para garantizar una toma de decisiones lo más fiel posible a la realidad.**»

«g) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transporte **público.**»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 544

b. Se añade un **nuevo apartado i) al artículo 45**, con la siguiente redacción:

«i) proteger aquellos servicios de rutas locales y regionales que, sin ser financieramente sostenibles bajo en régimen de mercado, sean de especial interés para vertebrar el territorio y mitigar los efectos de la despoblación.

j) considerar la alternativa menos dañina para el medio ambiente y el clima de acuerdo a las emisiones de gases de efecto invernadero que se generen y a su impacto.»

Se suprime el **apartado b)**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 770

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46.

Texto que se propone:

Se modifican las **letras c) y f) del apartado 1 del artículo 46**, que quedan redactadas como sigue:

«c) Estudio de demanda: número de personas usuarias previstas al año. Estimación del porcentaje de personas usuarias que abandonarían el vehículo privado y de la sustitución y complementariedad con otros modos de transporte público.

f) Análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta, incluyendo tanto los costes e ingresos internos del proyecto, como el beneficio neto social y medioambiental. El análisis de rentabilidad socioeconómica supeditará las decisiones motivadas por criterios económicos a los criterios sociales y ambientales.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 771

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 47.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 545

Texto que se propone:

Se modifica el **apartado 1 del artículo 47**, que queda redactado como sigue:

«1. Las obligaciones de servicio público, salvo que en su declaración se determine otra cosa, serán objeto de financiación en todo caso por la administración proponente.

No obstante lo anterior, cuando conforme a la “Propuesta de Establecimiento de Obligación de Servicio Público” concurren las circunstancias especiales de carácter socioeconómico, ambiental o de conectividad a las que hace referencia el segundo párrafo del apartado 5 del artículo 46 y siempre que las obligaciones de servicio público no puedan ser asumidas en su totalidad por la administración proponente, podrá contemplarse la financiación o cofinanciación por la Administración General del Estado, para lo que se requerirá el establecimiento del correspondiente convenio interadministrativo, que deberá disponer de informe favorable del Ministerio de Hacienda y Función Pública. A tal efecto, con carácter previo a su declaración como obligación de servicio público por el Consejo de Ministros deberán incorporarse al expediente los compromisos de financiación o cofinanciación, en su caso, expedidos por los órganos de la administración proponente y de la Administración General del Estado.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 772

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 48

Texto que se propone:

Se modifican los **apartados 1, 4 y 5 del artículo 48**, que quedan redactados como sigue:

«1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, realizará el seguimiento de las obligaciones de servicio público de competencia estatal prestadas por los diferentes operadores, comprobando que se cumplen las condiciones impuestas para garantizar los servicios establecidos.

Asimismo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realizará el seguimiento de las hipótesis básicas de la “Propuesta para el Establecimiento de Obligación de Servicio Público”, especialmente del nivel de demanda y la compensación de la administración, con el objetivo de conocer las desviaciones que puedan producirse con respecto a los estudios realizados en fase de planificación.

Con el resultado de estas comprobaciones se adoptarán las medidas que correspondan **encaminadas inicialmente a su mejora y mantenimiento**, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación general de contratación del sector público y en la legislación sectorial que resulte de aplicación.

En caso de que la evaluación ex post determine que existe una baja demanda, se deberán analizar los motivos de esta baja demanda con el objetivo inicial de revertir la situación y, en cualquier caso, se priorizará el carácter de servicio público.»

«4. En los casos en los que dejen de cumplirse las condiciones que motivaron la declaración de las obligaciones de servicio público, **y como última opción una vez estudiadas las fórmulas**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 546

necesarias para su mejora y mantenimiento, el Consejo de Ministros podrá declarar su extinción, una vez finalizada la vigencia del contrato correspondiente.

5. La Administración General del Estado no asumirá en ningún caso el coste de provisión de los servicios en rutas aéreas con origen y destino en el territorio peninsular en las que haya obligaciones de servicio público declaradas, si las comunidades autónomas interesadas no disponen de los fondos que se estime necesarios para satisfacer tales obligaciones. La gestión del servicio y el control del mismo corresponderá en cualquier caso al Estado, el cual podrá en todo momento suspender temporalmente o extinguir definitivamente la declaración de las obligaciones de servicio público, si éstas dejan de cumplir el objetivo social por el que fueron declaradas o contravienen los objetivos ambientales y climáticos previstos en la normativa vigente.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 773

Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 49**:

a. Se modifican los **apartados 2 y 3 del artículo 49**, que quedan redactados como sigue:

«2. Los servicios de transporte **público** regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal tendrán origen y destino, preferentemente, en capitales de provincia o en poblaciones principales **con arreglo a la realidad social y demográfica de su territorio**. Será necesario acuerdo del Consejo de Ministros para autorizar un origen o destino diferente.

3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales **-con arreglo a la realidad social y demográfica su territorio-** del itinerario correspondiente, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte.»

b. Se añade un **nuevo apartado 4 al artículo 49**, con la siguiente redacción:

«4. Para la consideración de una población como principal para el transporte público regular de competencia estatal, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá contar con el criterio de las Comunidades Autónomas, que podrán informar motivadamente sobre su inclusión.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 547

ENMIENDA NÚM. 774

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 50.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 775

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

Texto que se propone:

Se modifican los **apartados 1 y 2 del artículo 52**, que quedan redactados como sigue:

«1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, la decisión de acometer la ejecución de inversiones con participación de financiación pública en infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, en la Red Ferroviaria de Interés General, en los aeropuertos de interés general y en los puertos de interés general cuando estas inversiones son financiadas por las autoridades portuarias, estará sometida al resultado de una evaluación ex ante de sus efectos, que se llevará a cabo en dos etapas:

- a) Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental.
- b) Estudio de rentabilidad económica, financiera y **de su impacto social, ambiental y territorial**.

En ambos casos deberá analizarse de forma exhaustiva su impacto positivo o negativo en las emisiones de gases de efecto invernadero.

En el análisis y estudio ex ante, se deberá precisar si se trata de inversiones en infraestructuras existentes o proyectos de obra nueva. En este sentido, en dicho estudio ex ante se tendrá en cuenta el déficit inversor histórico y la necesidad de vertebración territorial y de lucha contra la despoblación.

El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones, **alineándose con los objetivos para 2050 establecidos en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima.**

Dentro de la evaluación se deberá tener en cuenta el déficit histórico en la inversión en líneas de ferrocarril convencional y su uso compatible con las mercancías, así como el papel esencial que el ferrocarril convencional juega en la vertebración de las zonas con problemas de despoblación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 548

Los resultados de este análisis deben ser públicos y estar fácilmente accesibles en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como incorporarse al procedimiento de información pública de la evaluación ambiental del proyecto.

2. Transcurridos cinco años desde la puesta en servicio de cualquier infraestructura de transporte de competencia estatal sobre la que se hubiera realizado el estudio de rentabilidad previsto en el artículo 54, el promotor de la infraestructura llevará a cabo una evaluación ex post de la misma, en los términos que se establezcan en la orden ministerial a la que se hace referencia en el apartado 3.

Deberán realizarse cuanto antes evaluaciones ex post de proyectos ya realizados, en especial aquellos de infraestructuras similares que se planteen, e incorporar las conclusiones a los estudios a los que se hace referencia en el punto 1 anterior.

Las evaluaciones deberán llevarse a cabo por una autoridad independiente y no por el promotor. La AIReF podrá analizar de forma discrecional estas evaluaciones, a fin de garantizar su calidad y objetividad.

Todas estas evaluaciones deben ser públicas y estar disponibles a través de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 776

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 53.

Texto que se propone:

Se modifican los **apartados 1, 2, 4, 5 y 6 del artículo 53**, que quedan redactados como sigue:

«1. Antes del inicio de cualquier estudio informativo o primer documento requerido por la normativa sectorial de aplicación para la planificación de una nueva actuación, una mejora o modernización de una infraestructura ya existente, de competencia estatal y con las especialidades establecidas en los apartados siguientes será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental, **analizando de forma exhaustiva su impacto positivo o negativo en las emisiones de gases de efecto invernadero**, que deberá tener un resultado positivo, de acuerdo a los umbrales de rentabilidad mínima que se establezcan en la metodología a la que se hace referencia en el artículo 52, para poder continuar la tramitación técnica exigida en la normativa sectorial.

2. En relación con las actuaciones en aeropuertos de interés general, el análisis preliminar se llevará a cabo durante la tramitación del Plan Director del aeropuerto correspondiente o de su revisión o modificación, respecto a las actuaciones incluidas en el mismo, teniendo en consideración el potencial aumento de operaciones y su impacto en las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, **así como en las emisiones acústicas y su afectación a espacios naturales protegidos o a la biodiversidad en los entornos aeroportuarios y afectados por la actividad asociada al transporte aéreo, y garantizando el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable**. Las inversiones correspondientes a actuaciones no incluidas en el Plan Director **requerirán la elaboración de un análisis preliminar abreviado de rentabilidad socioambiental, con los mismos referentes previstos para el Plan Director**.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 549

4. En relación con las actuaciones en carreteras del Estado y con las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, serán objeto de análisis preliminar de rentabilidad socioambiental todas aquellas recogidas en alguno de los casos que se incluyan **en un reglamento sobre actuaciones e importes para la planificación de infraestructuras de transporte viarias y ferroviarias de competencia estatal, que será subsiguiente a la aprobación de la presente ley.**

5. En relación con las actuaciones a incluir en convenios entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o sus entidades dependientes y otras administraciones o entidades, siempre que estén financiadas o cofinanciadas por dicho Ministerio o sus entidades dependientes, y sin perjuicio de su titularidad, deberán contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental positivo, siempre que se superen los importes establecidos **en el reglamento posterior citado en el apartado 4 de este artículo.**

6. El contenido **de dicho reglamento** podrá ser actualizado por orden ministerial, cuando se constate la necesidad de adecuación de los umbrales o la tipología de las actuaciones.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 777

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 54

Texto que se propone:

Se modifica el **apartado 3 del artículo 54**, que queda redactado como sigue:

«3. El Consejo de Ministros, por razones de interés general **debidamente motivadas e informadas**, podrá autorizar la realización de la actuación que no haya alcanzado el umbral al que se refiere el apartado 1 del presente artículo **excepto cuando supongan la afectación grave de espacios de protección medioambiental o de la biodiversidad.** El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana informará a la Comisión del Congreso de los Diputados de estas últimas autorizaciones.»

«6. El contenido **de dicho reglamento** podrá ser actualizado por orden ministerial, cuando se constate la necesidad de adecuación de los umbrales o la tipología de las actuaciones.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 550

ENMIENDA NÚM. 778

Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo III. Artículo 55.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 779

Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV.

Texto que se propone:

Se modifica la **rúbrica del Título IV**, que queda redactada como sigue:

«TÍTULO IV.

Financiación estatal de un sistema multimodal de transporte público y sostenible»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 780

Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 551

Texto que se propone:

Se modifican la **rúbrica y los apartados 1, 2 y 4 del artículo 56**, que quedan redactados como sigue:

«Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la **sostenibilidad del transporte público urbano e interurbano en las grandes aglomeraciones, ciudades y ámbitos rurales**

1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal para el Sosténimiento **del Transporte Público**, contribuirá en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación del servicio público del transporte público colectivo ~~urbano~~ de viajeros personas reservado a las Entidades Locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte **público colectivo** que operan en el ámbito urbano **e interurbano**, siempre que su gestión esté atribuida a un consorcio del transporte o una entidad supramunicipal, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías.

[...]

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, **servicio de taxi, las redes de bicicletas**, metros, metros ligeros, ferrocarriles, trenes de cercanías, tranvías y autobuses que operan en los ámbitos urbano y rural en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad ~~sostenible y activa~~ que se incorporen ~~a los al sistema s de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y similares,~~ **multimodal de transporte** en los términos que se establezcan reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 781

Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 57.

Texto que se propone:

Se modifica **el artículo 57**, que quedan redactados como sigue:

«Artículo 57. Creación del Fondo Estatal **para el Sosténimiento del Transporte Público (FESTP-FCPJ)**.

1. En aplicación de la disposición adicional quinta del texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, se crea el «Fondo Estatal **para el Sosténimiento del Transporte Público**, fondo carente de personalidad jurídica» (**FESTP-FCPJ**) cuyos recursos estarán constituidos por las cantidades que anualmente se establezcan en el crédito destinado a la aportación al mismo, que se recoja en los Presupuestos Generales del Estado, y **que** podrá **n** incrementarse por otros ingresos provenientes de impuestos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 552

u otros tributos según se determine en las correspondientes normas con rango de ley, **entre ellos por los especificados en el Artículo 57 bis**. La dotación anual del fondo se determinará previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y se destinará a atender el cumplimiento de los objetivos previstos en esta ley.

2. El **FESTP-FCPJ** estará adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Este departamento ministerial publicará anualmente la relación de acciones financiadas con cargo al mismo.

3. El **FESTP-FCPJ** se regirá por lo dispuesto en esta ley, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y en cuanto a su régimen de presupuestación, contabilidad y control, por lo previsto en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 782

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo artículo 57 bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 57 (Bis) Financiación del Fondo Estatal para el Sostienimiento del Transporte Público (FESTP-FCPJ)

1. Este Fondo estará financiado por la recaudación de impuestos de una nueva fiscalidad ecológica con impuestos como:

- a) Impuesto sobre hidrocarburos, que se modificará con una subida impositiva al diésel para equipararlo al tipo aplicado a la gasolina.
- b) impuesto sobre el queroseno y cualquier combustible fósil utilizado en aviación.
- c) impuesto sobre cualquier combustible fósil utilizado en el transporte marítimo.
- d) Impuesto de matriculación, que se modificará de tal modo que desincentive la compra de vehículos más contaminantes y en función de su volumen y peso.

2. Los operadores de servicios de transporte público no podrán repercutir a los consumidores y usuarios los costes empresariales derivados de la anterior tributación.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 553

ENMIENDA NÚM. 783

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 58.

Texto que se propone:

Se modifican los **apartados 1 y 2 del artículo 58**, que quedan redactados como sigue:

«Artículo 58. Asignación de recursos del Fondo Estatal **para el Sostenimiento del Transporte Público (FESTP-FCPJ)**.

1. El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a los siguientes fines, de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad:

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos urbanos de viajeros, **tanto colectivos como el servicio del taxi**, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones de concesión directa, a las que se accederá mediante una convocatoria de concurrencia no competitiva.

b) Financiar proyectos de inversión orientados a la mejora, sostenibilidad, digitalización y accesibilidad universal de la movilidad urbana en los términos que se establezcan en las bases reguladoras de las subvenciones que los instrumenten.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones en régimen de concurrencia competitiva.

c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse al sostenimiento económico de servicios de transporte público que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire, protección social o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

d) Financiar proyectos:

— de diseño, creación y mantenimiento de espacios públicos con accesibilidad universal y de calidad, diferenciando claramente calles de vías y éstas según sean de destino (barrio) o de paso.

— orientados a lograr una oferta de calidad de transporte público (incluida la bicicleta pública) que dé respuesta a las necesidades de toda la población vinculada (residente y visitante).

— de apoyo a los planes de transporte de empresas (incluidos las propias administraciones y sus entes públicos) y planes de movilidad a centros escolares.

— orientados a la aplicación de las medidas de seguridad que erradiquen la siniestralidad grave.

— para la creación de aparcamientos disuasorios y la dotación de aparcamientos de corta duración.

— de impulso y apoyo a la mesa y foros de movilidad y a los procesos participativos de calidad.

2. La asignación de los recursos del Fondo se llevará a cabo por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 60 en lo relativo a los costes operativos, y atendiendo al orden de prioridad que se recoge en el apartado 1, **previo informe del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.**»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 554

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 784

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 61.

Texto que se propone:

Se modifica **el apartado 1 del artículo 61**, que queda redactado como sigue:

«1. Las subvenciones estatales para la financiación de los costes operativos del servicio de transporte público ~~colectivo~~ urbano de viajeros **garantizarán la cobertura, como mínimo, de la cuarta parte de los costes operativos de los servicios públicos de movilidad urbana, debidamente acreditados y homologados. En ningún caso** podrán ser mayores que el déficit de explotación de los servicios subvencionados».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 785

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 62.

Texto que se propone:

Se modifican los **apartados 1 y 2 del artículo 62**, que queda redactado como sigue:

«1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá aprobar periódicamente, con cargo al Fondo Estatal **para el Sosténimiento del Transporte Público (FESTP-FCPJ)**, convocatorias de subvenciones para la financiación de proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana con criterios de concurrencia competitiva, **siempre que estos proyectos promuevan una transformación de la escena urbana y/o avancen hacia criterios de movilidad urbana de cero emisiones.**

2. Mediante Orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se aprobarán las bases reguladoras de estas subvenciones, que tendrán en cuenta los principios y objetivos de esta ley. Las ayudas se tramitarán por el procedimiento ordinario establecido en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, **previo informe del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.**»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 555

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 786

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título V. Capítulo I.

JUSTIFICACIÓN

Se suprimen los artículos 63 al 85, ambos inclusive.

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 787

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título V. Capítulo II.

JUSTIFICACIÓN

Se suprimen los artículos 63 al 85, ambos inclusive.

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 788

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 86

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 556

Texto que se propone:

Se modifican los **apartados 1 y 3 del artículo 86**, que quedan redactados como sigue:

«1. Los participantes en la provisión de servicios de transporte de personas y de movilidad en cualquier parte del territorio nacional, tales como operadores de transporte de personas, autoridades de transporte y proveedores de servicios de movilidad, garantizarán **a la administración pública competente** la disponibilidad de los datos sobre servicios de transporte y movilidad definidos en el anexo I de esta ley que se encuentren en soporte digital, de forma gratuita, no discriminatoria y actualizada. La provisión de los datos se llevará a cabo en modo estandarizado, accesible e interoperable, con las características y mediante el sistema de acceso definido en el anexo I de esta ley, que podrá ser actualizado por orden ministerial de la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.»

«3. Las administraciones públicas gestionarán el tratamiento de los datos de servicios de transporte y movilidad a fin de su publicación actualizada en soporte digital, garantizando su acceso a la ciudadanía de forma gratuita y no discriminatoria, para lo que podrán apoyarse en planes e instrumentos de ayuda a la digitalización y respetando la confidencialidad y secreto empresarial.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 789

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 91.

Texto que se propone:

Se modifican los **apartados 1, 2 y 3 del artículo 91**, que quedan redactados como sigue:

«1. La información comunicada al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el marco de la acción prioritaria «Suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión», prevista en la letra a) del artículo 3 de la Directiva 2010/40/UE, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, **que deberá reunir** los requisitos mínimos de calidad necesarios para su incorporación, se pondrá a disposición del público de forma integrada a través de una única plataforma **estatal, de carácter público**, denominada **Punto de Acceso Único de Transporte Público Multimodal**. Esta información deberá aportarse en, al menos, idioma castellano, sin perjuicio de que pueda aportarse también en el resto de las lenguas oficiales de las Comunidades Autónomas.

2. El acceso al **Punto de Acceso Único de Transporte Público Multimodal** será, como norma general, libre y gratuito para sus personas usuarias, sin perjuicio de que por orden ministerial puedan establecerse precios públicos para el acceso a la información en supuestos específicos, como, por ejemplo, en caso de que un mismo usuario realice una solicitud masiva o reiterada de datos que implique una asignación de recursos superior a la habitual.

3. La información del **Punto de Acceso Único de Transporte Público Multimodal** nutrirá, asimismo, el Espacio Integral de Datos de Movilidad (EDIM) en el área relativa a la caracterización de los servicios de transporte y movilidad de personas.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 557

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 790

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo III. Artículo 92.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 791

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 93

Texto que se propone:

Se modifica el **apartado 1 del artículo 93**, que queda redactado como sigue:

«1. Las administraciones públicas competentes **implantarán aplicaciones oficiales de carácter público para facilitar el derecho a la** movilidad como servicio y de sistemas integrados de información y venta para el sistema de transportes público, priorizando los servicios de movilidad cotidiana.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 558

ENMIENDA NÚM. 792

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo IV. Artículo 94

Texto que se propone:

Se modifican el **apartado 2 y la letra b) del apartado 3 del artículo 94**, que quedan redactados como sigue:

«2. La Sección Transversal de Formación y Capacitación tendrá la composición que se determine reglamentariamente y contará, en todo caso, con la participación de representantes de las Comunidades Autónomas **y de los agentes sociales**.

3. En todo caso, corresponderán a esta Sección las siguientes actuaciones:

[...]

b) La identificación de las carencias y necesidades formativas concretas de las personas trabajadoras, a partir de un análisis de su perfil profesional, de forma que puedan adquirir las competencias necesarias para evitar, **bajo los criterios de la transición justa**, los desajustes con los requerimientos del sistema productivo, así como la identificación de las figuras formativas a través de las que deberían canalizarse estas necesidades.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 793

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 95.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 95**, que queda redactado como sigue:

«1. El transporte de mercancías es un servicio indispensable para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre **el clima**, el medio ambiente **y la salud de las personas**, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

2. Las administraciones públicas, en el ejercicio de sus competencias y a través de la interlocución con las empresas, trabajadores y agentes sociales del sector, llevarán a cabo

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 559

las acciones necesarias para asegurar la intermodalidad y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero facilitando en su caso, entre otras medidas, la renovación de flotas.

3. Asimismo, se garantizará que los servicios de recogida y entrega de última milla se realizarán bajo el criterio de cero emisiones a partir de 2030 en los municipios de más de 20.000 habitantes; y en todos independientemente de su número de habitantes a partir de 2035.

4. Se determinan los siguientes objetivos para la descarbonización de la flota de camiones a nivel estatal:

a) para todos los camiones de transporte de mercancías por carretera: un objetivo de emisiones de CO2 del -100 % a alcanzar en el menor plazo posible antes de 2035.

b) para los camiones vocacionales, es decir aquellos no empleados en el transporte de mercancías, un objetivo de emisiones de CO2 del -100 % a alcanzar en el menor plazo posible antes de 2040.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 794

Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VIII. Artículo 104.

Texto que se propone:

a. **Se modifica el apartado 1 del artículo 104**, que queda redactado como sigue:

«Son infracciones graves:

1. Infracciones en materia de suministro de datos al EDIM y al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el marco de la acción prioritaria «Suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión»: [...]»

b. **Se suprime el apartado 2.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 560

ENMIENDA NÚM. 795

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VIII. Artículo 106.

Texto que se propone:

Se modifica el **artículo 106**, que queda redactado como sigue:

«Artículo 106. **Cuantía de las sanciones y destino de las multas**

1. **Cuantía de las sanciones.**
 - a. Las infracciones graves serán sancionadas con multas **de 12.001 a 50.000 euros**.
 - b. Las infracciones leves serán sancionadas con multas **de 100 a 12.000 euros**.
2. **Destino de las multas.**

El dinero recaudado por el pago de las anteriores multas lo destinarán las administraciones públicas competentes a la implementación de políticas públicas de movilidad, incluidos planes de divulgación y concienciación.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 796

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional primera.

Texto que se propone:

Se modifica el **apartado 2 de la Disposición adicional primera**, que queda redactado como sigue:

«2. El Consejo Asesor estará integrado por expertos y personas profesionales independientes de reconocido prestigio en campos afines del conocimiento, con responsabilidades actuales o pasadas en el ámbito académico y universitario, en instituciones colegiales, asociaciones de otro tipo, del sector empresarial **y de entidades y organizaciones de la sociedad civil de referencia en el campo de la sostenibilidad**, nombradas por la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por un período de cinco años, renovable solo una vez por un periodo similar.

a. **Es incompatible el ejercicio de cargo en el Consejo Asesor con cualquier responsabilidad, actividad o interés directo o indirecto en las empresas privadas relacionadas con el sector durante el periodo del nombramiento, los cinco años anteriores y los cinco siguientes.»**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 561

2. Destino de las multas.

El dinero recaudado por el pago de las anteriores multas lo destinarán las administraciones públicas competentes a la implementación de políticas públicas de movilidad, incluidos planes de divulgación y concienciación.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 797

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional quinta.

Texto que se propone:

Se modifica el **apartado 1 de la Disposición adicional quinta**, que queda redactado como sigue:

«1. En desarrollo del artículo 16 en el contenido mínimo del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, incluirán los valores anuales que conformarían las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte en consumo de energías, emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad, como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dichas materias.

Para ello, se usará el escenario objetivo de los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima y de los Programas Nacionales de Control de la Contaminación Atmosférica y las actualizaciones bienales de las estimaciones a futuro de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos que se elaboran bajo el Sistema Español de Inventario y Proyecciones, **la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, y las recomendaciones sobre los valores de emisiones por sustancias de la Organización Mundial de la Salud.**

En ningún caso las sendas e hitos temporales para avanzar en la descarbonización y transformación del sector del transporte y de la movilidad podrán ser inferiores a los objetivos y compromisos asumidos en esta Ley.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 562

ENMIENDA NÚM. 798

Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional sexta.

Texto que se propone:

Se modifica el **apartado 2 de la Disposición adicional sexta**, que queda redactado como sigue:

«2. Este plan abordará la sostenibilidad en el sector desde un punto de vista integral, analizando al menos su impacto climático, las emisiones de gases de efecto invernadero, partículas y otros contaminantes a la atmósfera, las emisiones acústicas y la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios, **y estableciendo objetivos de reducción de dichos impactos, así como medidas concretas para su consecución en el corto, medio y largo plazo, e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad.** Para ello se considerará la contribución de cada uno de los actores principales de la cadena de valor del sector en los ámbitos de la navegación aérea, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias, y los operadores de aeronaves y empresas de servicios auxiliares cuya contribución al sector sea relevante, **así como de entidades de la sociedad civil de referencia en el campo de la sostenibilidad en el transporte aéreo. Asimismo, en el plazo de un año a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana presentará al Parlamento un informe sobre la posibilidad de eliminar los vuelos nacionales e internacionales de carga con origen o destino en los aeropuertos con un volumen de tráfico de mercancías superior a 100.000 toneladas/año cuando exista una alternativa de transporte ferroviaria de duración inferior a seis horas»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 799

Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

De adición.

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado 4 a la Disposición adicional octava, con la siguiente redacción:

«4. Las administraciones públicas competentes, en régimen de colaboración entre sí y con las organizaciones de la sociedad civil referentes en sostenibilidad, diseñarán e implementarán una red básica ciclista, de alta calidad y separada del tráfico a motor que conecte ciudades, municipios de interés, principales estaciones de transporte público y otros destinos atractivos de viajes. Estas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 563

redes se adecuarán, según convenga, al uso ciclista como modo de transporte, al cicloturismo o al ciclismo deportivo. Las demás administraciones harán lo propio en su ámbito territorial.

En el plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicará unas normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras y equipamientos ciclistas que incluirán unos estándares y unos criterios mínimos de calidad que deberán cumplir todas las redes, vías, carriles y sendas ciclistas, así como los aparcamientos de bicicletas y otras medidas de apoyo a la circulación ciclista segura.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 800

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional décima.

Texto que se propone:

Se modifica la **Disposición adicional décima**, que queda redactada como sigue:

«Disposición adicional décima. Evaluación de los principales corredores puestos en servicio y actuaciones desarrolladas mediante sistema concesional.

En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realizará una evaluación **de rentabilidad socioeconómica y ambiental** —de las nuevas líneas ferroviarias y principales infraestructuras viarias puestas en servicio desde el año 2010. Dichas evaluaciones se realizarán mediante metodologías comúnmente empleadas y reconocidas para este tipo de estudios.

Asimismo, y en el mismo plazo, se realizará una evaluación de las principales actuaciones en materia de carreteras que hayan sido construidas y financiadas mediante sistemas concesionales antes de la entrada en vigor de la ley, analizando la eficiencia de su construcción y explotación **desde el punto de vista social, económico y ambiental** mediante estas formas de financiación. **Estas evaluaciones de rentabilidad socioeconómica y ambiental supeditarán los criterios económicos a los criterios sociales y ambientales.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 564

ENMIENDA NÚM. 801

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima

Texto que se propone:

Se modifica la **Disposición adicional undécima**, que queda redactada como sigue:

«Disposición adicional undécima. Transporte ferroviario de mercancías.

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas **necesarias con el objetivo de alcanzar una cuota modal del 18 % en 2030 respecto al total de mercancías transportadas por vía terrestre; y de, al menos, el 35 % en 2040. Para ello, se revisará la estrategia** para el impulso del transporte ferroviario de mercancías **en un plazo no superior a un año tras la aprobación de esta Ley.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 802

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición Adicional X. Condición de los bomberos aeronáuticos como agentes de la autoridad y personal público.

En atención a la importancia estratégica que tiene para el Estado la seguridad aeroportuaria, se procederá a reconocer el carácter público y de agentes de la autoridad de los bomberos aeronáuticos, que deberán recibir una formación específica para el ejercicio de sus funciones de acuerdo con los más avanzados estándares en materia de prevención, de seguridad e investigación de accidentes aéreos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 565

ENMIENDA NÚM. 803

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional X. Titularidad pública del servicio de las torres de control aeroportuarias.

El control del espacio aéreo y de las infraestructuras aeroportuarias por parte del sector público es un elemento estratégico de seguridad nacional. El servicio de las torres de control aeroportuarias constituye una infraestructura crítica para el transporte aéreo en España, por lo que se considera esencial que mantenga su carácter público en el caso de las torres en las que ya lo tienen y que, una vez finalicen sus contrato donde este servicio fue privatizado con anterioridad, este servicio pase de nuevo al sector público.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 804

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional xx. Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequeños y medianos municipios.

El Gobierno elaborará un Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga en municipios de menos de 30.000 habitantes y zonas de baja densidad de población con el fin de impulsar la electrificación del transporte por carretera.

La elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al ministerio o ministerios competentes, y garantizará, al menos, un punto de recarga por cada 5.000 habitantes para todos los municipios o comarcas de menos de 30.000 habitantes.

Los puntos de recarga de vehículos eléctricos tendrán que disponer de una potencia de carga de al menos 50 kilovatios de corriente continua.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 566

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 805

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional xx. Intervención de las entidades locales en la intensidad de la oferta de transporte urbano.

Sin perjuicio de la normativa existente sobre regímenes de autorizaciones para transporte de viajeros, las entidades locales podrán establecer, en ejercicio de su autonomía local y como parte de la planificación y ejecución de sus políticas de transporte, medidas relativas a la ordenación del acceso y la intensidad en la prestación de cualquier tipo de servicio de transporte de viajeros en vehículos de turismo de menos de nueve plazas, admisibles para su municipio con base en las características de cada localidad.

El régimen de ordenación del acceso o ejercicio que en su caso se establezca deberá estar justificado por razones de interés público, tales como la protección del medioambiente urbano o la garantía de la seguridad vial y resultar proporcionado, garantizando en todo caso la sostenibilidad, calidad, accesibilidad y seguridad de los servicios de interés público involucrados.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 806

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Garantía de servicio de interés público del servicio de taxi.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 567

El servicio de taxi tiene la condición de servicio de interés público y, como tal, es parte integrante de los servicios públicos de movilidad. La normativa de desarrollo de la presente ley, así como los instrumentos de planificación y ejecución de políticas públicas de movilidad adoptados por las distintas administraciones competentes, deberán garantizar dicha condición como medio para asegurar un servicio de calidad suficiente y homogénea para la ciudadanía.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 807

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional xx. Conexiones transfronterizas y trenes nocturnos.

El Gobierno llevará a cabo una política de recuperación y generación de nuevas conexiones con los países europeos del entorno, con especial atención a los horarios nocturnos, que faciliten la sustitución de los desplazamientos en avión entre ciudades europeas, contemplando opciones de Obligaciones de Servicio Público y mecanismos de compensaciones de ahorros de gases de efecto invernadero para poder hacer viable su sostenibilidad operativa.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 808

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 568

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional xx. Obligación de ofrecer información comprensible a las personas usuarias

Toda contratación pública relativa a la prestación de servicios de movilidad incluirá como requisito la información comprensible a las personas usuarias sobre los trayectos, billeteaje, horarios, recorridos y posibilidades de intermodalidad.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 809

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional xx. Prioridad a las infraestructuras de transporte público.

A partir de la entrada en vigor de esta Ley, todas las Administraciones públicas quedan obligadas a incorporar, en todos los instrumentos de planificación y desarrollo de nuevas infraestructuras viarias al servicio de la movilidad privada, un estudio específico acreditativo de la imposibilidad de resolver la misma conexión mediante infraestructuras de transporte público. La falta de acreditación de esa imposibilidad impedirá la aprobación definitiva de los instrumentos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 810

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 569

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional xx. Zonas de bajas emisiones

1. En un plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno establecerá los criterios y requisitos mínimos comunes que deben tener las zonas de bajas emisiones para asegurar su eficacia como herramienta crucial en la reducción del CO₂ y su implantación con criterios homogéneos en los municipios conforme a los fines y compromisos asumidos en esta Ley.

Asimismo unificará los criterios de acceso a las zonas de bajas emisiones por tipo de vehículo, empleando para ello la clasificación ambiental establecida en el apartado E del Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

2. En todo caso cada municipio regulará el acceso de vehículos a sus zonas de bajas emisiones, atendiendo a la clasificación ambiental vigente. Cada municipio, en ejercicio de estas funciones, podrá motivadamente establecer excepciones bajo determinadas condiciones atendiendo a criterios de protección del empleo, el tejido productivo, los servicios públicos esenciales y el derecho a la movilidad de personas dependientes o en situación de vulnerabilidad social o económica.

El acceso de vehículos contaminantes a las zonas de bajas emisiones amparado por la normativa municipal podrá ser considerado un aprovechamiento especial del dominio público y el ente local podrá aplicar la correspondiente tasa, sin perjuicio de las excepciones que puedan establecerse en función de la afección del vehículo a la prestación de servicios públicos u otros criterios sociales.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 811

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición final xx. Creación del Foro Ciudadano Estatal de Movilidad

Se crea el Foro Ciudadano Estatal de Movilidad, que tendrá por finalidad establecer una interlocución directa entre el ministerio competente y la ciudadanía para conocer las necesidades y demandas de acceso, movilidad y transporte, no satisfechas o mejorables.

Los planes, programas, estrategias, instrumentos y disposiciones de carácter general, así como los reglamentos, que se adopten en el ámbito de la movilidad sostenible, se llevarán a cabo bajo fórmulas abiertas y canales accesibles que garanticen la participación de los agentes sociales y la ciudadanía.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 570

Las administraciones públicas competentes en sus respectivos ámbitos crearán foros ciudadanos de movilidad locales, comarcales, provinciales o regionales y autonómicos que se integrarán en la estructura del Foro Estatal.

Su composición, organización y funcionamiento se desarrollará mediante Orden Ministerial tendrá en cuenta los principios de diversidad territorial, representatividad y no discriminación por razón de origen, género, edad o capacidad,

Cualquier persona tendrá derecho, y la administración la obligación de garantizar:

a) la participación de manera efectiva y real en la elaboración, modificación y revisión de aquellos planes, programas y disposiciones de carácter general relacionados con el medio ambiente y la movilidad incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley.

b) el acceso con antelación suficiente a la información relevante relativa a los referidos planes, programas y disposiciones de carácter general.

c) la formulación de alegaciones y observaciones cuando estén aún abiertas todas las opciones y antes de que se adopte la decisión sobre los mencionados planes, programas o disposiciones de carácter general y a que sean tenidas debidamente en cuenta por la Administración Pública correspondiente.

d) que, una vez examinadas las observaciones y opiniones expresadas, se haga público un resumen de dichas propuestas (señalando las propuestas mayoritarias, las innovadoras y otras no procedentes) así como las decisiones adoptadas, y se informe de los motivos y consideraciones en los que se basan dichas decisiones.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 812

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional xx^a. Financiación del sistema de transporte público

En el plazo de seis meses de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno aprobará una Estrategia de financiación del transporte público, a presentar ante la Conferencia Sectorial de Transportes a efectos de tener en consideración las propuestas de las Comunidades autónomas y acordar un esquema estable y a largo plazo que pueda implicar a todos los agentes concernidos por la materia.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 571

ENMIENDA NÚM. 813

Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria tercera

Texto que se propone:

Se modifica la **Disposición transitoria tercera**, que queda redactada como sigue:

«1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (Avant)” y “Ancho Métrico”, Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a obligaciones de servicio público en el Periodo 2018-2027 las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la **modificación**, reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público, **así como la implementación de alternativas de gestión ferroviaria que conlleven un mejor servicio, y en su caso** proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de las personas usuarias, continuidad, regularidad, capacidad o precios.

Igualmente, el Ministerio fijará un procedimiento específico para la solicitud por los entes locales y las Comunidades Autónomas de la implantación de nuevos servicios ferroviarios o la recuperación de aquellos en desuso que permitan atender las necesidades señaladas.

2. La propuesta de reducción, supresión **o nueva implantación** de un servicio ferroviario deberá ir acompañada de un análisis socioeconómico y ambiental en que, como mínimo, se determinen los impactos socioeconómicos y ambientales que resultarían de la reducción, o supresión **o nueva implantación** del servicio ferroviario con relación a los que generen los servicios de movilidad alternativos que se propongan, **incluyendo las externalidades de los diversos medios de transporte.**

3. **La solicitud de supresión del servicio deberá ir acompañada de una propuesta de implementación alternativa que iguale o mejore la eficiencia energética y el impacto positivo social y medioambiental del servicio a suprimir.**

Independientemente de si el servicio sobre el que se solicita la reducción o supresión o nueva implantación afecta a una o varias Comunidades autónomas, todas aquella o aquellas que estén afectadas deberán manifestar su conformidad. **Un posicionamiento contrario paralizará automáticamente la solicitud y el servicio no podrá verse afectado por otra en los tres años siguientes.**

[...]

6. **Las personas empleadas por las empresas operadoras de transporte ferroviario de viajeros declarado obligación de servicio público de competencia estatal que tengan encomendadas las funciones de control e inspección de títulos de transporte de viajeros, en los actos de servicio y en los actos motivados por estos, tendrán la consideración de agentes de la autoridad en relación con el ejercicio de sus funciones de vigilancia inmediata de la observancia en el control de la posesión por los viajeros de un título válido de transporte.**

Dichas personas deberán ejercer las correspondientes funciones inspectoras y habrán de dar cuenta de las infracciones detectadas a los órganos administrativos competentes.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 572

ENMIENDA NÚM. 814

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria séptima

Texto que se propone:

Se añade un **último párrafo a la Disposición transitoria séptima**, con la siguiente redacción:

«El Fondo tendrá por objeto la dotación económica de políticas públicas de movilidad social y medioambientalmente sostenible, con especial atención a aquellas que tengan entre sus fines la transición ecológica justa, la vertebración territorial y la protección del tejido productivo.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 815

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición transitoria, con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria XXXX. Creación de un bono social de movilidad para colectivos vulnerables.

Los precios de venta de títulos de los servicios públicos de transporte han de ser asequibles y no deben impedir a los consumidores con rentas bajas o con necesidades sociales especiales acceder a tales servicios.

A tales efectos, se determinarán las características sociales y de poder adquisitivo correspondientes para la determinación de los consumidores con rentas bajas o necesidades sociales especiales, estableciendo como mínimo los criterios de vulnerabilidad definidos en el artículo 3 del Real Decreto 897/2017, de 6 de octubre, por el que se regula la figura del consumidor vulnerable, el bono social y otras medidas de protección para los consumidores domésticos de energía eléctrica.

Hasta que se produzca dicha aprobación, todos los operadores que presten servicios públicos de transporte deberán ofrecer a los consumidores con rentas bajas o con necesidades sociales especiales títulos individuales y abonos que difieran de las tarifas generales.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 573

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 816

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De supresión.

Precepto que se suprime:

Disposición final primera. Modificación texto refundido Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

JUSTIFICACIÓN

Se suprime el nuevo apartado 8 del artículo 12 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, introducido por la Disposición final primera.

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 817

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación Ley 16/1987

Texto que se propone:

De la **Disposición final cuarta**

a. **Se modifican los apartados Cuatro, Seis, Siete, Nueve y Once**, que quedan redactados como sigue:

«Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Cuatro. El apartado 2 del artículo 42 queda redactado como sigue:

“Artículo 42.

2. No obstante, lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transporte de mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora, salvo que reglamentariamente se fije un umbral menor.

[...].”

Seis. El artículo 62 queda redactado como sigue:

“Artículo 62.

1. Los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en públicos y privados.

2. Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

3. Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al desarrollo de dichas actividades.

El uso compartido de vehículo de turismo es una actividad en la que varias personas usuarias comparten en un mismo viaje un vehículo de turismo, efectuados a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos, sin que en ningún caso pueda permitirse retribución al conductor. Las personas usuarias se ponen en contacto a través de diferentes medios públicos o privados pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso respetando los derechos de las personas usuarias en su condición de consumidoras. La existencia de retribución al conductor directa o encubierta supondrá la consideración de operador de transporte de la empresa que realiza la intermediación con las consecuencias legales derivadas del hecho.

El vehículo compartido tiene la consideración de transporte privado particular. La empresa intermediaria mantiene una relación profesional-consumidor con las partes que hacen uso de sus servicios de intermediación, con las garantías y obligaciones legales que le son inherentes.

Las empresas obligadas a implantar planes de movilidad podrán introducir mecanismos de vehículo compartido.

Las administraciones locales en sus planes de movilidad podrán contemplar mecanismos públicos para facilitar compartir vehículos.”

Siete. El artículo 64 queda redactado como sigue:

“Artículo 64.

1. Los transportes públicos de viajeros por carretera pueden ser regulares, discrecionales y a demanda. Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados. Son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido. Son transportes a la demanda los que se prestan previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato del sector público **o por prestación directa**.

2. Los transportes públicos de mercancías por carretera tendrán en todo caso la consideración de discrecionales, aun cuando se produzca en los mismos una reiteración de itinerario, calendario u horario.”

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 575

Nueve. El artículo 71 queda redactado como sigue:

“Artículo 71.

Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la administración, pudiendo ser utilizados, sin discriminación, por cualquier persona que lo desee en las condiciones establecidas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo. Como regla general, la prestación de los mencionados servicios públicos se llevará a cabo por la empresa a la que la administración adjudique el correspondiente contrato de concesión de servicios. No obstante, la administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características. En lo no previsto en esta ley ni en la reglamentación de la Unión Europea relativa a los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera o en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de tales disposiciones, la prestación de los referidos servicios de transportes se regirá por las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público que resulten de aplicación. En el caso de que el contrato adoptara la forma de contrato de servicios, se adjudicará con arreglo a los procedimientos establecidos en la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público y su normativa de desarrollo.”

Once. El artículo 133 queda redactado como sigue:

“Artículo 133.

1. La actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor podrá ser realizada libremente por todas aquellas empresas que cumplan las obligaciones que, por razones de índole fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, les vengan impuestas por la legislación reguladora de tales materias.

~~La actividad consistente en la utilización concatenada e intensiva de un vehículo alquilado sin conductor por un número indeterminado de personas usuarias dentro de una zona de servicio determinada, estando disponible para ser utilizado mediante el empleo de aplicaciones móviles, constituye una modalidad de arrendamiento sin conductor.~~

2. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, los titulares de autorizaciones de transporte únicamente podrán desarrollar su actividad mediante vehículos cedidos o arrendados por otros, cuando dichos vehículos se encuentren exclusivamente dedicados al arrendamiento sin conductor por su titular, que deberá ser una empresa profesionalmente dedicada a esta actividad.»

3. Servicio de vehículos de uso público sin conductor: servicio consistente en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos sin conductor de uso intensivo por periodos de tiempo normalmente cortos. La planificación y el número de vehículos de esta modalidad y la posible prestación directa del servicio será competencia de las administraciones locales. Se incluyen en esta categoría, entre otros, los denominados ‘carsharing’ o coche de uso público; ‘motosharing’ o motos de uso público; y bicicletas de uso público, patinetes u otros vehículos de movilidad personal de uso público.”»

b. **Se añaden cuatro nuevos apartados Diez bis, Diez ter, Diez quáter y Doce, con la siguiente redacción:**

«Diez bis. El artículo 90 queda redactado como sigue:

“Artículo 90.

1. Quienes pretendan intermediar en la contratación de transportes de viajeros, ya sea en concepto de creación de una oferta de transporte de viajeros, y/o ejerzan una influencia decisiva o de control en las condiciones del servicio de transporte, deberán obtener una autorización de operador de transporte.

2. El otorgamiento de la autorización de operador de transporte estará condicionada a que se acredite el cumplimiento de análogos requisitos a los exigidos para la de transporte regulares de viajeros, con las adaptaciones que reglamentariamente se determinen en atención a la naturaleza y ámbito territorial de la actividad a que esté referida.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Asimismo, se aplicarán a esta autorización similares reglas a las establecidas en relación con la vigencia de las autorizaciones de transporte público urbano de viajeros en vehículos turismo.

3. La autorización de operador de transporte habilitará a sus titulares para intermediar en la contratación de transportes tanto interiores como internacionales.

Los titulares de la autorización de operador de transporte deberán contratar en nombre propio, tanto con el demandante del servicio como con el transportista que vaya a realizarlo.

Las condiciones señaladas en este punto serán de aplicación también a la intermediación que, en su caso, lleven a cabo los titulares de autorizaciones de transporte y las cooperativas y sociedades de comercialización a que hace referencia el punto 1.

4. En el caso de establecer una plataforma digital los operadores de transporte de viajeros para la contratación de los servicios con usuarios y prestadores de servicios de transporte urbano de viajeros en vehículo turismo, estos deberán dar cumplimiento a los principios de transparencia entendida como el derecho a la explicación, prohibición de perfiles de usuarios y prestadores de servicios y de uso datos biométricos, derecho a la explicación, intervención humana, protección de los consumidores y no discriminación deberán facilitar a las administraciones los elementos precisos para evaluar el cumplimiento de estos principios y los algoritmos que permiten su control público en garantía de los derechos de los consumidores y de los prestadores efectivos del servicio, todo ello en un formato técnico que permita realizar una evaluación establecida por éstas, cuyos procesos automatizados y de fin inteligencia artificial cumplen con la legislación vigente.”

Diez ter. El artículo 92 queda redactado como sigue:

“Artículo 92.

1. Las administraciones competentes en la materia tienen que incentivar, mediante las fórmulas más adecuadas, la constitución y el funcionamiento de agrupaciones de personas físicas titulares de licencias de transporte urbanos de viajeros en vehículo turismo o taxi, en la forma jurídica que sea más idónea, para cooperar en la mejora del proceso de contratación y prestación del servicio o en otros aspectos vinculados con la gestión de este.

2. Se tienen que determinar por reglamento las condiciones específicas de la contratación y el régimen jurídico del servicio de operadores económicos, cooperativas, emisoras de radiotaxi y otras entidades prestamistas de servicios o comercializadoras de la oferta.”

Diez quáter. El artículo 93 queda redactado como sigue:

“Artículo 93.

Las administraciones competentes en la materia tienen que incentivar, mediante las fórmulas más adecuadas, la constitución y el funcionamiento de agrupaciones de personas físicas titulares de licencias de taxi, en la forma jurídica que sea más idónea, para cooperar en la mejora del proceso de contratación y prestación del servicio o en otros aspectos vinculados con la gestión de este. Se tienen que determinar por reglamento las condiciones específicas de la contratación y el régimen jurídico del servicio de cooperativas, emisoras de radiotaxi y otras entidades prestamistas de servicios o comercializadoras de la oferta.

Las empresas que intervengan en la contratación y comercialización de los servicios de taxi tienen que ajustar su actuación al que determina esta ley y las normas que la desarrollen, especialmente por el que hace el cumplimiento del régimen tarifario y en concreto:

a) En ningún caso pueden modificar el precio del servicio prestado por un taxi. mediante bonificaciones, descuentos, suplementos, o cualquier otra forma análoga.

b) El sistema de asignación y comercialización de servicios tiene que estar definido de forma que sea objetivo y no discriminatorio entre los taxis vinculados. A estos efectos, cuando dicho sistema dependa de manera total o parcial de un tratamiento automatizado de datos, las personas físicas titulares de las mismas, ya sean usuarias del servicio o taxistas,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 577

tendrán derecho a que la empresa motive de manera exprés y comprensible las decisiones que haya adoptado a partir de aquellos datos, facilitando así el ejercicio de las facultades que los reconoce a aquellas personas físicas la normativa aplicable en materia de protección de datos de carácter personal.”

Doce. Se añade un nuevo artículo 133 bis, con la siguiente redacción:

”Artículo 133 bis.

El servicio de vehículos de uso público sin conductor consiste en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos de uso intensivo sin conductor o conductora para trayectos urbanos y por periodos de tiempo normalmente cortos. La planificación y el número de vehículos de esta modalidad, así como la posible prestación directa del servicio será competencia de las administraciones locales. Se incluyen en esta categoría, entre otros, los denominados ‘carsharing’ o coche de uso público; ‘motosharing’ o motos de uso público; y bicicletas de uso público, patinetes u otros vehículos de movilidad personal de uso público.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 818

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final quinta. Modificación Ley 37/2015

Texto que se propone:

«Disposición final quinta. Modificación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El apartado 1 del artículo 15 queda redactado en los siguientes términos: “1. Con carácter previo a la aprobación de cualquier estudio o proyecto sobre actuaciones recogidas **en un reglamento, posterior a la presente ley, sobre actuaciones e importes para la planificación de infraestructuras de transporte viarias y ferroviarias de competencia estatal**, y siempre que su importe total estimado, sin incluir IVA, sea superior a los indicados en dicho Anexo, se deberá llevar a cabo un estudio de rentabilidad en el que quede suficientemente acreditada la procedencia de su ejecución y la inexistencia de alternativas más económicas y eficientes, y que servirá para la priorización de la actuación en relación con el resto de actuaciones incluidas en el mismo programa. [...]”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 578

ENMIENDA NÚM. 819

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final quinta. Modificación Ley 37/2015

Texto que se propone:

De la **Disposición final quinta**

Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario queda modificada en los siguientes términos:

Tres. El apartado 3 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

[...]

«La realización de una evaluación ex ante en los términos previstos en los artículos 53 y 54 de la Ley de Movilidad Sostenible será preceptiva también para aquellas actuaciones que se encuentren dentro de las previsiones **del reglamento, posterior a la presente ley, sobre actuaciones e importes para la planificación de infraestructuras de transporte viarias y ferroviarias de competencia estatal**, y no requieran estudio informativo.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 820

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final sexta. Modificación Ley 38/2015

Texto que se propone:

De la **disposición final sexta**

a. Se modifica el último párrafo del apartado Tres, que queda redactado en los siguientes términos:

«La realización de una evaluación ex ante en los términos previstos en los artículos 53 y 54 de la Ley de Movilidad Sostenible será preceptiva también para aquellas actuaciones que se encuentren dentro de las previsiones **del reglamento, posterior a la presente ley, sobre actuaciones e importes para la planificación de infraestructuras de transporte viarias y ferroviarias de competencia estatal**, y no requieran estudio informativo.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 579

a. Se suprime el apartado Cuatro.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 821

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final séptima. Modificación Ley 48/1960

Texto que se propone:

Se modifica el **apartado Uno de la Disposición final séptima**, que queda redactado como sigue:

«Disposición final séptima. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El artículo 43 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 43.

Las Administraciones públicas territoriales y las personas y entidades particulares nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea, deberán obtener una autorización previa, de acuerdo con las condiciones que determine el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para construir o participar en la construcción de aeropuertos de interés general.

Las propuestas de nuevos aeropuertos de interés general **únicamente serán admisibles con carácter excepcional en aquellos casos que puedan tenerse que justificarse en sólidas y probadas razones de interés general, necesidad perentoria para garantizar la movilidad de la ciudadanía y cohesión económica, ambiental, social y territorial, y de complementariedad con los aeropuertos en funcionamiento y la red ferroviaria de alta velocidad. teniendo en consideración, en particular, Se tendrán en particular consideración los impactos de la nueva infraestructura en términos de emisiones de gases de efecto invernadero, y otros contaminantes atmosféricos, emisiones acústicas y afecciones a los ecosistemas y la biodiversidad de las zonas próximas al aeropuerto y de la región en su conjunto. El análisis de los potenciales impactos debe incluir las operaciones en tierra, las operaciones aéreas gestionadas por el aeropuerto y todos los posibles impactos inducidos por la infraestructura, como movilidad a/desde el aeropuerto, desarrollos logísticos próximos, etc.**

La existencia de problemas medioambientales en el territorio propuesto para la construcción del aeropuerto, o la posibilidad razonable de que aquella pueda provocarlos supondrá la denegación por defecto de cualquier propuesta. Igualmente, el Ministerio denegará cualquier propuesta cuando otros modos de transporte proporcionen niveles adecuados de servicio.

La autorización prevista en el primer párrafo, se emitirá previo análisis riguroso de la solvencia técnica, económica y financiera del promotor, y de la viabilidad económica, ambiental y financiera del nuevo aeropuerto, **la necesidad real en términos de movilidad para la población y la existencia de alternativas de transporte terrestre, y los impactos sociales, ambientales y**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 580

climáticos de la infraestructura. a cuyo efecto el promotor tendrá que aportar un plan de negocio de la explotación del mismo con el alcance que determine dicho Ministerio.

En tales casos, podrán conservar la propiedad del recinto aeroportuario y participar en la explotación de las actividades que dentro del mismo se desarrollen en los términos que se establezcan.»»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 822

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición final, con la siguiente redacción:

«Disposición final xxx. Modificación del Real Decreto 1003/2010, de 5 de agosto, por el que se regula la liquidación de la prima equivalente a las instalaciones de producción de energía eléctrica de tecnología fotovoltaica en régimen especial.

Se modifica la disposición adicional primera, que queda redactada como sigue:

“Disposición adicional primera. Renuncia al régimen económico del Real Decreto 661/2007, de 25 de mayo.

1. Aquellas instalaciones que, habiendo sido inscritas con carácter definitivo en el régimen especial por parte del órgano competente, estuvieran acogidas al régimen económico previsto en el Real Decreto 661/2007, de 25 de mayo, podrán solicitar a la Dirección General de Política Energética y Minas la renuncia al citado régimen económico en un plazo máximo de dos meses a contar desde la fecha de entrada en vigor de este real decreto.

2. La renuncia supondrá la pérdida del derecho a la prima o tarifa regulada que se viniese percibiendo con arreglo al Real Decreto 661/2007, de 25 de mayo; pero conllevará la inclusión de la instalación en las condiciones del régimen económico de la primera convocatoria correspondiente a las instalaciones inscritas en el registro de preasignación de retribución regulado en el Real Decreto 1578/2008, de 26 de septiembre.

3. Las instalaciones para las cuales se hubiere acordado la inaplicación del régimen económico primado conforme al artículo 6 del presente Real Decreto 1003/2010, las instalaciones que, aun habiendo logrado previamente la inscripción en un registro administrativo estatal o autonómico para instalaciones del régimen especial, no hubieren logrado por causas no imputables a los interesados la inscripción definitiva en el registro administrativo de instalaciones de producción en régimen especial dependiente de la Dirección General de Política Energética y Minas, así como aquellas instalaciones que, no habiendo cumplido todos los requisitos necesarios para acogerse al régimen económico regulado en el Real Decreto 661/2007, de 25 de mayo, o en el Real Decreto 1578/2008, de 26 de septiembre, en los plazos reglamentariamente fijados para ello, hubieran acreditado la instalación de los equipos necesarios a posteriori, podrán quedar incluidas, de oficio o a solicitud del interesado, en las condiciones del régimen económico de la primera convocatoria

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 581

del Real Decreto 1578/2008, de 26 de septiembre, siempre y cuando puedan acreditar la instalación de los equipos necesarios conforme a los requisitos establecidos en los apartados del artículo 3.1 del presente Real Decreto 1003/2010 antes de la fecha de publicación del presente Real Decreto 1003/2010.

La referida inclusión tendrá efectos retroactivos y se contará a partir de la fecha más tardía de los documentos listados en el las letras a), b) y c) de dicho apartado.

Únicamente podrán ser objeto de inclusión las instalaciones titularidad de entidades que cumplan con alguno de los requisitos establecidos en el apartado 6 de la disposición final tercera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Los intereses asociados a las cuantías derivadas de la referida inclusión serán los resultantes de aplicar el interés legal del dinero en cada momento.

La referida inclusión no podrá dar lugar a reclamaciones por responsabilidad patrimonial de la Administración.

El órgano competente para adoptar las correspondientes resoluciones de inclusión será la Dirección General de Política Energética y Minas, que podrá contar con el apoyo del IDAE en la tramitación de dichos expedientes.

Los procedimientos de inclusión podrán ser iniciados de oficio en aquellos casos en los que la Dirección General de Política Energética y Minas tenga conocimiento fehaciente del acaecimiento de circunstancias justificativas de inclusión conforme a lo indicado anteriormente, así como a solicitud del interesado, en cuyo caso el periodo de tramitación y resolución del expediente será de seis meses a contar desde la recepción por la Dirección General de Política Energética y Minas de la solicitud de inclusión cursada por el interesado.

4. El cambio de régimen previsto en los apartados anteriores será objeto de anotación en el Registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica en régimen especial.»»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 823

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición final, con la siguiente redacción:

«Disposición final xxx. Modificación de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Se modifica el apartado Uno.2.1.º del artículo 91, que queda redactado de la siguiente forma:
1.º Los transportes de viajeros y sus equipos, excepto en caso de transporte aéreo en vuelos intrapeninsulares dentro del territorio nacional o en vuelos desde territorio español peninsular a Estados con los que España haya establecido un acuerdo bilateral.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 582

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 824

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición final, con la siguiente redacción:

«Disposición final xxx. Modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de impuestos especiales.

1. Se modifica la letra a) del punto 2 del artículo 51, que queda redactado de la siguiente forma: a) Su utilización como carburante en vuelos que no tengan como destino y origen el territorio estatal peninsular o un Estado con el que España haya llegado a acuerdos bilaterales entre ambos países que así lo prevean.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 825

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone:

Se añade una nueva Disposición final, con la siguiente redacción:

«Disposición final xxx. Modificación del Real Decreto 1788/2010, de 30 de diciembre, por el que se modifican los Reglamentos de los Impuestos sobre la Renta de las Personas Físicas, sobre Sociedades y sobre la Renta de no Residentes en materia de rentas en especie, deducción por inversión en vivienda y pagos a cuenta.

Se modifica el artículo primero apartado Uno, incluyendo de la siguiente forma:

1. A efectos de lo previsto en el artículo 42.2 h) de la Ley del Impuesto, tendrán la consideración de fórmulas indirectas de pago de cantidades a las entidades encargadas de prestar el servicio

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

público de transporte colectivo de viajeros, la entrega a los trabajadores de tarjetas o cualquier otro de medio electrónico de pago que cumplan los siguientes requisitos:

1.º Que puedan utilizarse como contraprestación por la adquisición de títulos de transporte que permitan la utilización del servicio público de transporte colectivo de viajeros, con la excepción de vuelos internacionales y de aquellos vuelos que cuenten con origen y destino en el territorio nacional peninsular.

2.º Que puedan utilizarse como contraprestación por la adquisición de títulos de utilización de servicios de alquiler de bicicletas, de vehículos eléctricos o de vehículos de movilidad personal.

3.º Que puedan utilizarse para gastos de compra y mantenimiento de bicicletas en un porcentaje proporcional a los viajes realizados en bicicleta sobre las jornadas de trabajo presencial totales, debidamente acreditado mediante sistemas de ubicación digital de desplazamientos al trabajo en bicicleta, siempre que se supere un umbral del 20 %.

4.º Que retribuyan el desplazamiento en bicicleta desde el domicilio del empleado al centro de trabajo con un importe de 0,19 Euros por kilómetro, siendo necesario acreditar una relación de los viajes mediante sistemas de ubicación digital. La retribución no cubrirá en ningún caso, más del 10 % de la menor distancia existente por vías urbanas e interurbanas entre ambos puntos.

5.º Que puedan utilizarse para gastos de combustible de vehículos privados cuando se acredite mediante sistemas de ubicación digital que se ha compartido vehículo con al menos otros dos empleados de la misma empresa o del mismo centro de actividad, justificando un importe de 0,09 Euros por kilómetro recorrido desde el domicilio del empleado propietario del vehículo al centro de trabajo. La retribución no cubrirá en ningún caso, más del 10 % de la menor distancia existente por vías urbanas e interurbanas entre ambos puntos.

6.º Que puedan utilizarse para gastos de servicios de taxi cuando se acredite mediante sistemas de ubicación digital que se ha compartido vehículo con al menos otros dos empleados de la misma empresa o del mismo centro de actividad.

7.º La cantidad que se pueda abonar con las mismas no podrá exceder de 136,36 euros mensuales por trabajador, con el límite de 1.500 euros anuales.

8.º Salvo en el punto 3.º, deberán estar numeradas, expedidas de forma nominativa y en ellas deberá figurar la empresa emisora.

9.º Serán intransmisibles.

9.º Con la excepción del epígrafe 4.º, no podrá obtenerse, ni de la empresa ni de tercero, el reembolso de su importe.

10.º La empresa que entregue las tarjetas o el medio electrónico de pago deberá llevar y conservar relación de las entregados a cada uno de sus trabajadores, con expresión de a) Número de documento. b) Cuantía anual puesta a disposición del trabajador.

2. En el supuesto de entrega de tarjetas o medios de pago electrónicos que no cumplan los requisitos previstos en el apartado 1 de este artículo, existirá retribución en especie por la totalidad de las cuantías puestas a disposición del trabajador. No obstante, en caso de incumplimiento de los límites señalados en el número 2.º del apartado 1 anterior, únicamente existirá retribución en especie por el exceso.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 584

ENMIENDA NÚM. 826

Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

De supresión.

Precepto que se suprime:

Anexo II

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Socialista al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2023.—**Isaura Leal Fernández**, Portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Socialista.

ENMIENDA NÚM. 827

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

Texto que se propone:

Se modifica el primer párrafo de la letra g) del apartado 1 del artículo 2, quedando como sigue:

«g) Costes externos **o externalidades**: costes económicos asociados al transporte y la movilidad que no se reflejan **generalmente** en el precio. ~~y que no se tienen en cuenta en la ordenación y gestión de la actividad, ni en las decisiones que toman los agentes económicos que operan en ella.»~~

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se propone una leve modificación en la redacción para costes externos tal y como define el «Handbook on the external costs of transport» de la Comisión Europea: «Los costes externos, también conocidos como externalidades, surgen cuando las actividades sociales o económicas de un (grupo de) persona(s) tienen un impacto en otro (grupo de) persona(s) y cuando ese impacto no se contabiliza o compensa en su totalidad, por el primer (grupo de) persona(s).»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 585

Por lo tanto, la única condición necesaria y suficiente que se debe cumplir para que un coste derivado de un servicio de transporte sea considerado como coste externo o externalidad del transporte es que este ocasione un impacto a la sociedad y no esté reflejado en el precio que los usuarios pagan por dicho servicio de transporte.

En consecuencia, dicho coste podría no ser tenido en cuenta en la ordenación y gestión de la actividad y/o en las decisiones que toman los agentes económicos que operan en ella, pero ambos aspectos son posibles consecuencias que pueden existir o no existir.

ENMIENDA NÚM. 828

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.^a. Artículo 24

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 2 del artículo 24, quedando como sigue:

«2. Los instrumentos de planificación a los que se refiere el apartado anterior deberán ser coherentes con el DOMOS para las Comunidades Autónomas **que hayan acordado asumirlo de manera voluntaria**, de acuerdo con lo establecido en el artículo 16.4.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone dicha modificación por dotar de mayor coherencia a los artículos 16 y 24. En el artículo 16 de la Ley no se establece que las Comunidades Autónomas deben informar dicho documento. Además, se entiende que la asunción del DOMOS de manera explícita por parte de las CCAA sería una opción más clara que un informe positivo que, además, pudiera incluir propuestas de mejoras o modificaciones, por lo que no estaría claro qué deberían asumir.

ENMIENDA NÚM. 829

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.^a. Artículo 36

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 3, quedando como sigue:

«3. A estos efectos, las fuentes de energía alternativas que se consideran prioritarios para su despliegue en los puertos y el suministro al transporte marítimo son la electricidad, el gas natural licuado, **como combustible de transición**, los biocarburantes **sostenibles, en particular** los avanzados y gases renovables, con especial énfasis en hidrógeno renovable y biometano, o cualquier otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito portuario.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 586

JUSTIFICACIÓN

La propuesta de Reglamento UE para el desarrollo de la infraestructura de combustibles alternativos (actualmente en su segundo trólogo) considera el GNL de origen fósil como un combustible alternativo de transición. Sobre esta cuestión existe ya un avanzado consenso entre Consejo, Comisión y Parlamento, y España lo apoyado en el grupo de trabajo del Consejo. Además, en la citada propuesta de Reglamento se establecen determinadas obligaciones de suministro en puerto para 2025 que incluyen al GNL, reconociéndole precisamente ese carácter transitorio.

ENMIENDA NÚM. 830

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 43

Texto que se propone:

«Artículo 43. Servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril.

1. Las entidades locales y las Comunidades Autónomas podrán promover servicios de movilidad de conexión al ferrocarril en cualquiera de sus formas, entre los municipios que no dispongan de estación de ferrocarril y las estaciones más próximas de ferrocarril convencional o de la red de alta velocidad, con horarios coordinados con los de los servicios ferroviarios, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación.

2. Asimismo, los operadores de transporte ferroviario de personas u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes intermodales que tengan una etapa en transporte ferroviario y otra etapa en transporte discrecional, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas.

3. **En el caso de que los servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril se vayan a prestar con autorizaciones** de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo, **las Comunidades Autónomas podrán promover áreas de prestación conjunta entre los municipios afectados y/o extender a las estaciones ferroviarias el régimen previsto en el artículo 127.1 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.**

4. En caso de que exista un contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, las entidades locales y los operadores de transporte ferroviario de personas podrán promover estos servicios siempre que la reducción de personas usuarias estimada en la concesión por la existencia del nuevo servicio de movilidad no supere el 1 % de las personas usuarias totales de la concesión en términos anuales.»

JUSTIFICACIÓN

Atender al reparto competencial.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 587

ENMIENDA NÚM. 831

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 54

Texto que se propone:

Se modifica el primer párrafo del apartado 2 del artículo 54, quedando como sigue:

«2. Con carácter previo al inicio de la primera licitación de obras de una actuación de infraestructura de transporte estatal, si se aprecia que el estudio de rentabilidad **tuviera una antigüedad superior a 10 años, o teniendo una antigüedad menor pudiera estar desactualizado** o se careciera del mismo, éste deberá actualizarse o elaborarse para asegurar que se ajusta a lo previsto en el apartado 1 del presente artículo, **salvo las excepciones indicadas en el artículo 55 y en las disposiciones transitorias quinta y sexta.**»

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se propone la modificación por entender que la mera mención a que el estudio este desactualizado es excesivamente genérico e inconcreto. Se establece un plazo para determinar cuándo debe actualizarse el estudio por defecto, sin perjuicio de casos con plazos menores en los que pudiera ser conveniente actualizarlo.

Además, para evitar las posibles contradicciones entre este artículo 54 y lo dispuesto en el artículo 55 y las disposiciones transitorias quinta y sexta, se propone incluir una mención expresa a estos.

ENMIENDA NÚM. 832

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final primera. Modificación texto refundido Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

Texto que se propone:

«**Disposición final primera. Modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.**

Uno. Se modifica la disposición adicional primera del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que tendrá la siguiente redacción:

“Disposición adicional primera. Referencias normativas.

Las referencias normativas efectuadas en otras disposiciones al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

339/1990, de 2 de marzo, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes del texto refundido que se aprueba.»»

Dos. Se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en los siguientes términos:

1. Se suprime la letra p) y se modifica la letra c) del artículo 5, que queda redactada como sigue:

“c) Las autorizaciones de apertura de los centros de formación de conductores **y de los centros de sensibilización y reeducación vial**; la declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de aquéllas; los cursos de sensibilización y reeducación vial; los certificados de aptitud y autorizaciones que permitan acceder a la actuación profesional en materia de enseñanza de la conducción **y reeducación vial**, y la acreditación de la destinada al reconocimiento de las aptitudes psicofísicas de los conductores, con los requisitos y condiciones que reglamentariamente se determinen.”

2. Se modifican los capítulos II y III del título I, que quedan redactados como sigue:

[contenido del Proyecto de Ley, artículos 8 y 9]

3. Se modifica el artículo 12, que queda redactado como sigue:

[contenido del Proyecto de Ley, artículo 12]

4. Se modifica el título del artículo 62 y se añade un apartado 5, quedando con la siguiente redacción:

“Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores, **y centros de sensibilización y reeducación vial.**”

“5. Los cursos de sensibilización y reeducación vial se impartirán por centros que requerirán autorización administrativa previa, en los términos que reglamentariamente se determinen, sobre su funcionamiento, sus medios personales y materiales mínimos, así como la formación, titulación o acreditación de quienes vayan a impartir esos cursos respetando lo establecido en la normativa sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.”

5. Se modifica la letra w) del artículo 76, que queda redactada como sigue:

“w) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación, **de los centros de sensibilización y reeducación vial**, y de los centros de reconocimiento de conductores acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, salvo que puedan calificarse como infracciones muy graves.”

6. Se modifica la letra q) del artículo 77, que queda redactada como sigue:

“q) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación, **de los centros de sensibilización y reeducación vial** y de acreditación los centros de reconocimiento de conductores autorizados o acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, **al cumplimiento del régimen lectivo**, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.”

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 589

7. Se añade una disposición transitoria sexta, con la siguiente redacción:

“Disposición transitoria sexta. Régimen transitorio de gestión de los cursos de sensibilización y reeducación vial.

1. Hasta la entrada en vigor del desarrollo reglamentario del nuevo régimen de los cursos de sensibilización y reeducación vial, seguirá vigente el anterior régimen de contratación de dichos cursos.

2. En particular, mantendrán su eficacia los contratos de gestión e impartición de los cursos de sensibilización y reeducación vial en ejecución en el momento de la entrada en vigor de las normas que desarrollen el nuevo régimen de gestión, hasta la finalización del plazo inicial o de la prórroga que estuviera vigente, pero no podrán prorrogarse nuevamente.”»

JUSTIFICACIÓN

Implantar el nuevo modelo de gestión de los centros que imparten cursos de reeducación y sensibilización vial para la recuperación total o parcial de puntos.

ENMIENDA NÚM. 833

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final tercera. Modificación texto refundido Ley Estatuto de los Trabajadores

Texto que se propone:

Se añade un nuevo párrafo al final del apartado 1 del artículo 85, en la redacción dada al mismo por el proyecto de ley, con el siguiente contenido:

«Del mismo modo, en los convenios colectivos deberán negociarse medidas para impulsar la previsión social empresarial, en cualquiera de sus formas. Los convenios sectoriales deberán incorporar, en particular, medidas para la promoción de planes de pensiones simplificados o planes de pensiones de empleo de promoción conjunta, que afecten a todas las empresas incluidas en su ámbito de aplicación»

JUSTIFICACIÓN

Se propone añadir la negociación de la previsión social complementaria. No comporta, obviamente, la necesidad de alcanzar acuerdos a este respecto, pero sí la de ser objeto de trato entre las partes.

ENMIENDA NÚM. 834

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación Ley 16/1987

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 590

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado a la disposición final cuarta, con el siguiente contenido:

«(Apartado nuevo). El subapartado 1.º del apartado 2 del artículo 91, queda redactado como sigue:

“1.º Para los servicios de recogida de viajeros en puertos, aeropuertos, **estaciones ferroviarias o de autobuses**, que hayan sido previa y expresamente contratados, que podrán ser prestados al amparo de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en comunidades autónomas distintas a aquella en que se ubica el puerto, aeropuerto o **estación**, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el territorio de la comunidad autónoma en que esté domiciliada la autorización.”»

JUSTIFICACIÓN

La intermodalidad es clave para avanzar en un sistema de transporte integrado que se centre en dar respuestas a las necesidades de los ciudadanos. Con la modificación propuesta, los servicios VTC pueden servir para la prestación de los servicios de movilidad conexión con el ferrocarril previsto en el artículo 43 del proyecto de Ley, así como dar servicio a la última etapa de los viajes que puedan realizar en autobús, cuando el servicio de VTC requiera salir de la comunidad autónoma en la que se encuentra domiciliada la autorización.

ENMIENDA NÚM. 835

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final sexta. Modificación Ley 38/2015

Texto que se propone:

Se añaden dos nuevos apartado a la disposición final sexta, con la siguiente redacción:

«(Apartado nuevo). Se modifica apartado 2 del artículo 59, quedando como sigue:

2. Para la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público, las empresas ferroviarias deberán disponer de una autorización que será otorgada por el Ministerio de **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**, previo informe favorable de los Ministerios de **Ministerios de Asuntos Económicos y Transformación Digital y de Hacienda y Función Pública** y previo acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a través de un procedimiento de licitación que se ajustará a los principios de publicidad, transparencia y no discriminación.

Podrán ser objeto de adjudicación directa los servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público en los casos y supuestos permitidos en el Reglamento 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

No obstante lo anterior, cuando se trate de servicios sujetos a obligaciones de servicio público prestados sobre la Red Ferroviaria de Interés General, únicamente cabrá la adjudicación directa cuando un único operador haya manifestado interés en esta adjudicación, excepto en el supuesto del artículo 5.5 del citado reglamento (CE) 1370/2007.

Para comprobar que concurre esta circunstancia, se seguirá el procedimiento contemplado en el artículo 5.3.ter del Reglamento (CE) 1370/2007.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 591

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia resolverá las reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y el resto de candidatos sobre si concurren los requisitos previstos en este artículo para la adjudicación directa de servicios sujetos a obligaciones de servicio público prestados sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

En los supuestos de adjudicación directa, la correspondiente autorización deberá contemplar la necesidad de que, mediante los mecanismos oportunos, la empresa prestadora del servicio cumpla con los principios de eficiencia y buena gestión empresarial. La resolución que acuerde la adjudicación directa de la autorización deberá acreditar expresamente las causas que la justifican.

Las autorizaciones definirán los derechos y obligaciones de las empresas prestadoras, entre las que figurarán las destinadas a garantizar la continuidad de los servicios, y determinarán, en su caso, las compensaciones que tengan derecho a percibir por la explotación de los servicios en las condiciones establecidas por las obligaciones de servicio público, y calculadas con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.»

(Apartado nuevo). Se añade un apartado 8 al artículo 59, con la siguiente redacción:

«8. Cuando se trate de un servicio sujeto a obligación de servicio público que ya venía prestándose, y en los casos en los que los trabajadores, en el ejercicio del derecho que tienen atribuido, accedan a ello, el nuevo adjudicatario se subrogará en la relación laboral de los empleados del anterior contratista para cubrir la dotación mínima señalada en los pliegos de licitación, o, en el caso de adjudicación directa, en la propia autorización.»

JUSTIFICACIÓN

Garantizar un mayor grado de competencia entre los operadores ferroviarios en cuanto a la adjudicación de servicios sujetos a obligación de servicio público, se hace necesario condicionar aquellos supuestos de adjudicación directa que el Reglamento (CE) 1370/2007 permite modular por el Derecho nacional.

Por otro lado, en el marco de apertura del mercado de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros sujetos a obligación de servicio público, se hace necesario garantizar que el nuevo adjudicatario se subrogue en la relación laboral de aquel personal mínimo que es necesario, en todo caso, para la prestación de estos servicios.

De acuerdo con la jurisprudencia actual, resulta dudoso que esta subrogación pueda ser establecida en los propios pliegos del nuevo contrato de servicio público, por convenio colectivo o por una norma de rango inferior a una ley.

ENMIENDA NÚM. 836

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final séptima. Modificación Ley 48/1960.

Texto que se propone:

Disposición final séptima. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

Se modifica el artículo cuarenta y tres de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«Artículo cuarenta y tres.

1. La promoción de aeropuertos civiles de interés general queda reservada a Aena, S.M.E., S.A.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 592

2. Requerirá autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la promoción privada, o por administraciones públicas distintas de la estatal, de nuevos aeropuertos civiles que sean competencia de la Administración General del Estado.

La autorización tendrá carácter discrecional. Para otorgarla deberán ponderarse aspectos sociales, medioambientales y económicos, entre estos la solvencia del promotor y la viabilidad del proyecto. En todo caso deberá quedar acreditado que el nuevo aeropuerto es compatible con la planificación aeroportuaria del Estado; con la red de aeropuertos de interés general gestionada por Aena, S.M.E., S.A.; con la estructuración, ordenación y control del espacio aéreo; con la red de carreteras del Estado; con la red ferroviaria de interés general y con el sistema portuario de titularidad estatal.

Esta autorización es independiente de las que, en virtud de otras normas, deba obtener el promotor antes o después de construir el aeropuerto, ni prejuzga el resultado de estas.»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda tiene por objeto, por un lado, concretar el régimen aplicable a la promoción de nuevas infraestructuras aeroportuarias de competencia estatal cuando aquellas sean promovidas por la iniciativa privada o por administraciones públicas distintas de la estatal y, por otro, clarificar el marco surgido de la aplicación de la Ley 18/2014 por el cual la promoción de aeropuertos de interés general queda atribuida en exclusividad a Aena, S.M.E., S.A.

ENMIENDA NÚM. 837

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone:

«Disposición adicional (Nueva). Refuerzo de servicios ferroviarios de media distancia sometidos a obligación de servicio público en la comunidad autónoma de la Rioja para la coordinación de horarios con servicios ferroviarios de conexión con Madrid y Barcelona.

1. Con objeto de mejorar las oportunidades de viaje en transporte ferroviario desde y hasta La Rioja, se autoriza la incorporación en el “Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (AVANT)” y “Ancho Métrico”, Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a Obligaciones de Servicio Público en el Periodo 2018 2027» de una circulación por sentido en día laborable en la relación de media distancia Logroño-Miranda de Ebro y dos circulaciones por sentido en la relación de media distancia Logroño-Zaragoza, adicionales a las recogidas en el contrato.

2. En el plazo máximo de 30 días desde la entrada en vigor de la presente ley, se establecerán por Resolución de la persona titular de la Secretaría General de Transportes y Movilidad los horarios aproximados de estos servicios, revisando los horarios de las frecuencias ya existentes si así fuera necesario.

3. Renfe Viajeros SME S.A., empezará a prestar estos servicios ferroviarios en el plazo máximo de 30 días desde la Resolución a la que hace referencia el apartado anterior. En el caso de que, por razones técnicas o de recursos humanos, no fuera posible iniciar los servicios en el plazo establecido, comenzarán a prestarse en el plazo más breve posible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 593

4. Antes del 30 de junio de 2023 se procederá a modificar el “Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (AVANT)” y “Ancho Métrico”, Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a Obligaciones de Servicio Público en el Periodo 2018-2027», con objeto de recoger el régimen de prestación de los servicios recogidos en la presente disposición, durante un plazo de 3 años como experiencia piloto. Este plazo será ampliable a toda la vigencia del contrato si se cumplen unos niveles de utilización que se establecerán en la modificación del contrato, previo acuerdo del Consejo de Ministros, garantizando en todo caso que su compensación a Renfe se realice desde el primer día de prestación del servicio.

5. La financiación de la compensación a Renfe por el déficit de explotación de estos servicios en 2023 se realizará con cargo a la partida presupuestaria 17.39.441M.442 Renfe Viajeros S.M.E. S.A. para la compensación de Obligaciones de Servicio Público, pendiente de compensación.»

JUSTIFICACIÓN

Facilitar la movilidad de la ciudadanía de La Rioja por ferrocarril de tal manera que se permita su mayor y mejor conexión con otras zonas del país, favoreciendo así la actividad económica de la ciudad de Logroño y su entorno.

ENMIENDA NÚM. 838

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas.

Texto que se propone:

Se añade una nueva disposición transitoria, con el siguiente contenido:

«Disposición transitoria novena. Normas transitorias en materia de aeropuertos de competencia estatal.

Los aeropuertos civiles de competencia de la Administración General del Estado, existentes o proyectados, no integrados en la red de aeropuertos de interés general gestionada por Aena, S.M.E., S.A. conservarán esa condición. No obstante, previo informe de la Comunidad Autónoma correspondiente, podrán ser descalificados como aeropuertos de interés general.»

JUSTIFICACIÓN

Atendiendo a la modificación del artículo cuarenta y tres de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, conviene contemplar un régimen transitorio para los aeropuertos de interés general no integrados en la red de aeropuertos de interés general gestionada por Aena, S.M.E., S.A., que podrán solicitar su descalificación como tales.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 594

ENMIENDA NÚM. 839

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición transitoria (nueva). Instrumento de planificación estratégica hasta la elaboración del primer Instrumento de Planificación Estatal en Movilidad (IPEEM)

En tanto no se elabore el Instrumento de Planificación Estatal en Movilidad previsto en el artículo 23 de la presente ley, la «Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030» será el instrumento de planificación estratégica que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal.»

JUSTIFICACIÓN

Debido a que la Ley crea un nuevo Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad, se propone la adición de una disposición transitoria con el objeto de aclarar que la actual «Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030» constituye el instrumento de planificación estratégica que establece el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, durante el tiempo que transcurra hasta que se elabore el primer IPEEM tal y como se define en el artículo 23.

ENMIENDA NÚM. 840

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición final (nueva). Modificación de la Ley 18/2014 de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

El apartado 2 del artículo 18 de la Ley 18/2014 de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, queda redactado como sigue:

«2. La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), creada por el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, pasa a denominarse Enaire E.P.E.

Enaire E.P.E. continuará existiendo con la misma naturaleza y régimen jurídico previsto en el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, ejerciendo exclusivamente las competencias que actualmente ostenta en materia de navegación aérea y espacio aéreo y, además, la coordinación operativa nacional e internacional de la red nacional de gestión del tráfico aéreo y otras relacionadas con los usos para la gestión eficiente del espacio aéreo teniendo en cuenta las necesidades de los

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 595

usuarios. Asimismo, ENAIRE asume la conservación, defensa, gestión y explotación de su patrimonio histórico, cultural y artístico, sin perjuicio de lo que establezca para el Ministerio de Cultura y Deporte la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español en lo que sea materia de su competencia.»

JUSTIFICACIÓN

En la actualidad, la Fundación ENAIRE es la encargada de la gestión y conservación de un patrimonio artístico compuesto por casi 1.300 obras de arte, entre pinturas, esculturas y fotografías, fundamentalmente, así como murales pictóricos y cerámicos de gran tamaño, sin que la normativa reguladora de ENAIRE contemple específicamente el deber de conservación, defensa y promoción de este patrimonio artístico. Si bien este deber quedaría incluido dentro de la obligación genérica de conservación del patrimonio que tienen todos los entes públicos, se hace necesario amparar esta actividad mediante mención expresa en una norma con rango de ley, al ser éste el instrumento determinante de las funciones a desarrollar por los entes públicos (ex artículo 91 de la Ley 40/2015).

ENMIENDA NÚM. 841

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición final (nueva). Modificación del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

El apartado 1, letra a), epígrafe cinco, de la disposición transitoria segunda del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, queda redactado como sigue:

«Cinco. En ningún caso podrá otorgarse prórroga del plazo de las concesiones u otros títulos de ocupación del dominio público portuario existentes a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, en condiciones que se opondan a lo establecido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, o en las disposiciones que lo desarrollen y, en particular, a lo regulado en el artículo 82 del mismo texto refundido.»

JUSTIFICACIÓN

Se pretende corregir la literalidad de la norma para coherencia con la voluntad del legislador de 2014, a fin de evitar tratamientos discriminatorios entre concesionarios. Todo lo anterior, condicionado al cumplimiento de los requisitos objetivos establecidos en el artículo 82 del TRLPEMM para las prórrogas, requisitos que pueden cumplirse tanto en las concesiones otorgadas con posterioridad a la entrada en vigor de la LPEMM, como en las concesiones otorgadas con anterioridad.

Por último, en la nueva redacción de la propuesta normativa se elimina la referencia a las ampliaciones del plazo inicial de las concesiones (disposición transitoria décima del TRLPEMM), puesto que constituyeron una medida de carácter temporal -justificada en la necesidad de adoptar medidas urgentes de reactivación de la economía en un contexto de crisis económica- que ya no está vigente. Esta figura de impulso a la recuperación tuvo una duración limitada en el tiempo y desde el 6 de julio de 2015 ninguna concesión puede acogerse a esta ampliación de plazos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 596

ENMIENDA NÚM. 842

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

Texto que se propone:

«Disposición final (nueva). Modificación de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.

Uno. El apartado Tres de la Disposición adicional octogésima quinta queda redactado en los siguientes términos:

“Tres. Los libramientos se efectuarán con cargo a las siguientes aplicaciones presupuestarias e importes:

— Madrid: 17.39.441M.454 ‘Al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, para la financiación del transporte regular de viajeros’ por importe de 126.894,00 miles de euros.

— Barcelona: 17.39.441M.451 ‘A la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona, para la financiación del transporte regular de viajeros’ por importe de 149.301,52 miles de euros.

— Valencia: 17.39.441M.458 ‘A la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia, para la financiación del transporte regular de viajeros’ por importe de 40.000,00 miles de euros.

— Islas Canarias: 17.39.441M.453 ‘A la Comunidad Autónoma de Canarias para la financiación de las necesidades correspondientes al transporte regular de viajeros de las distintas Islas Canarias’ por importe de 47.500,00 miles de euros.»

Dos. El apartado cuatro de la disposición adicional centésima décima quinta, queda redactado en los siguientes términos:

“4. La concesión de estas subvenciones nominativas se otorgará mediante resolución del titular de la Dirección General de Transporte Terrestre, que tendrá el carácter de bases reguladoras de la concesión a los efectos de lo dispuesto en la Ley General de Subvenciones. La resolución pondrá fin a la vía administrativa. La competencia para aprobar los gastos y autorizar los compromisos, reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como expedir y autorizar los documentos contables derivados de dichas operaciones, corresponderá a la persona titular de la Dirección General de Transporte Terrestre. La ordenación e instrucción del procedimiento se realizará por el órgano instructor competente de dicha Dirección General. En caso de que durante la instrucción del procedimiento resultase necesario requerir subsanación o información adicional a los interesados, los plazos establecidos en los artículos 43.2, 68.1, 73.2 y 77.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se reducirán a la mitad.”»

JUSTIFICACIÓN

La modificación de la Disposición adicional octogésima quinta pretende dotar de una cobertura jurídica adecuada y suficiente para gestionar con eficacia las subvenciones nominativas destinadas a la financiación del transporte público regular de viajeros de Madrid, Barcelona, Valencia y las Islas Canarias previstas en la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales de Estado para el año 2023, resolviendo las discordancias existentes entre los importes de las subvenciones recogidos en la Disposición adicional octogésima quinta reguladora de la concesión de estas subvenciones y los recogidos en las correspondientes aplicaciones presupuestarias del estado de gastos del presupuesto, dando validez a éstos últimos, antes de proceder a la concesión de las subvenciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 597

Por otro lado, en relación con la subvención a Baleares para la gratuidad del transporte, al no haberse consignado crédito (a diferencia de la Canarias), tiene la consideración de subvención directa impuesta por norma de rango legal (la de Canarias sería nominativa). Esto supone que, de acuerdo con la Ley General de Subvenciones, no se podrían realizar pagos anticipados y, por tanto, habría que esperar a la finalización de su ejecución para su abono.

Mientras que en las subvenciones nominativas (Canarias), el artículo 65 del Reglamento de la Ley General de Subvenciones establece que el acto de concesión o el convenio tendrá el carácter de bases reguladoras de la concesión (y, por lo tanto podrá regular los criterios de la concesión previstos en el artículo 17 de la Ley General de Subvenciones, en especial la previsión de pagos anticipados), las impuestas por norma de rango legal (Art. 66 del RLGS) solo se regulan por la norma concreta que las impone (LPGE 2023) y la Ley General de Subvenciones, no teniendo la resolución de concesión carácter de Bases Reguladoras y no pudiéndose, por lo tanto, prever pagos anticipados, ni regular aquellos otros parámetros que solo pueden modificarse en las bases reguladoras.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2023.—**Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 843

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos.

Texto que se propone:

Exposición de Motivos

En relación con las políticas de calidad del aire, la Agencia Europea del Medioambiente (AEMA) cuantifica en más de 20.000 las muertes prematuras que se producen anualmente en nuestro país debido a contaminantes atmosféricos que degradan la calidad del aire especialmente en entornos urbanos, principalmente NO₂ y pequeñas partículas suspendidas en el aire, siendo el transporte el principal foco emisor de dichos contaminantes. **En este sentido, según la AEMA el transporte fue responsable de una cuarta parte de las emisiones de CO₂ en la UE en 2019, de los cuales el 71,7% provino del transporte en carretera. Así pues, la contaminación producida por el transporte es responsable de la mayor parte de los contaminantes atmosféricos en entornos urbanos. A este respecto, la edad media del parque de automóviles en España alcanza los 13,5 años de antigüedad, siendo uno de los parques más envejecidos de Europa superando la media de edad del continente de 11,5 años. Como consecuencia de este envejecimiento del parque automovilístico, alrededor del 1% de los vehículos en circulación son causantes de hasta el 40% de las emisiones. Por esta razón, resulta imprescindible**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 598

adoptar medidas encaminadas a fomentar el rejuvenecimiento del parque y a sacar de circulación aquellos vehículos que sean considerados como grandes emisores.

También la AEMA concluye que los efectos de la exposición a la contaminación del aire o al ruido afectan especialmente a la población más vulnerable por razón de su estatus socioeconómico, por factores como su nivel de ingresos, situación de empleo o nivel educativo. Así, las personas de edad avanzada, los menores, las personas con problemas de salud y las personas de bajo poder adquisitivo son más vulnerables a la mala calidad del aire y el ruido que la población en general y, además, son los que tienen menos oportunidades de modificar sus condiciones de vida o lugar de residencia, lo que también determina una mayor exposición a estas emisiones. Por tanto, las políticas encaminadas a la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido en las ciudades benefician especialmente a estos colectivos más vulnerables.

Con el objetivo de acabar con esta situación y combatir las emisiones nocivas producidas en el transporte, los municipios deberían poder utilizar mecanismos para medir empíricamente las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada para alcanzar los objetivos de mejora de la calidad del aire establecidos en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 844

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos.

Texto que se propone:

Exposición de Motivos

~~Además de la disposición anterior, se incluye otra disposición transitoria cuyo objetivo es mejorar la calidad del gasto público. En la disposición transitoria tercera se hace referencia a los servicios ferroviarios declarados como obligación de servicio público e incluidos en acuerdo por el que se establecen las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de personas competencia de la Administración General del Estado en la red ferroviaria de interés general aprobado en el Consejo de Ministros. El transporte ferroviario es una fórmula muy eficiente, tanto desde una perspectiva ambiental como económica, cuando el nivel de utilización es alto y las administraciones públicas deben fomentar su uso. Sin embargo, no lo es en el caso de niveles muy bajos de utilización: por ello, no suele ser la mejor solución para los territorios de baja densidad de población. Ninguna sociedad puede permitirse financiar con dinero público trenes que vayan vacíos, porque ello tiene un alto coste de oportunidad (el dinero se podría dedicar a mejores usos para la ciudadanía) y no da respuesta a las necesidades de movilidad. En este sentido, para aquellos servicios con una baja demanda, se plantea la posibilidad de que las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, puedan solicitar que dejen de prestarse esos servicios, de forma que el importe destinado a la compensación de los mismos en el contrato vigente pueda financiar otras soluciones de movilidad que resulten más eficientes y que faciliten el derecho a la movilidad sostenible de los ciudadanos o ciudadanas de los municipios afectados.~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 599

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 845

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos.

Texto que se propone:

Exposición de Motivos

Hasta el momento de aprobación de la presente ley, existían en el ordenamiento jurídico español dos Consejos de carácter consultivo en materias vinculadas al transporte y la movilidad:

— El Consejo Nacional de Transportes, regulado en el artículo 36 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

— El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, creado por la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

El Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles ~~integrará al primero y~~ asegurará la coordinación con el segundo, que mantendrá su naturaleza de órgano consultivo en el ámbito del tráfico y la seguridad vial. ~~Será el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate de la administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes, y se constituirá en secciones, según los diferentes ámbitos temáticos en los que se considere necesario estructurar su actividad.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 846

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 600

Texto que se propone:

Exposición de Motivos

~~En primer lugar, se establecen los principios a los que deben responder las obligaciones de servicio público en servicios de transporte de competencia estatal y los contratos de servicio público, como son la necesidad y la proporcionalidad de la intervención pública en el mercado, la eficiencia en el sistema de transportes, la eficacia y eficiencia en la gestión del gasto público, la intervención temporal en el mercado, la cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas, así como otros principios inspiradores de la ley con carácter general como son los de transparencia, objetividad y no discriminación, de rendición de cuentas y responsabilidad.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 847

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos.

Texto que se propone:

Exposición de Motivos

Además, se establecen reglas específicas para los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal que consagran la senda de flexibilización y eficiencia en la prestación de estos servicios, configurados hasta el momento, en todo caso, como servicios públicos de titularidad estatal y respecto de los cuales, las novedades que introduce este título, así como la modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) operada por la disposición final cuarta, abren la puerta a una mayor racionalización de los servicios de competencia estatal y a la posibilidad de que ciertos tráficos puedan prestarse en régimen de ~~libre competencia~~ **no exclusividad**.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 848

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 601

Texto que se propone:

Exposición de Motivos

Por todo lo anterior, uno de los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana consiste en la elaboración de un nuevo mapa concesional de líneas regulares de transporte de personas por carretera que sustituya al actual, con el objetivo de que la oferta de transporte público por carretera de competencia estatal se ajuste mejor a las nuevas necesidades de movilidad de los ciudadanos y las ciudadanas, proporcione la mayor conectividad posible, permita obtener una mayor eficiencia en el gasto público asociado al transporte de las administraciones públicas y ~~se justifique~~ **vaya acompañado de un estudio previo que asegure** la viabilidad económico-financiera de las líneas para los operadores de transporte, sobre la base de los nuevos criterios y plazos que a tales efectos establece la ley.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 849

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos.

Texto que se propone:

Exposición de Motivos

Las soluciones de movilidad que se implanten en cada territorio deberán ser las más adaptadas a sus necesidades. Se trata de materializar que el derecho a la movilidad sostenible no debe limitarse al acceso al transporte público ni a una visión centrada en las infraestructuras, sino que se deben utilizar todos los mecanismos e instrumentos disponibles para permitir satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas sin necesidad de disponer de un vehículo ~~privado~~ **particular** motorizado, y con un uso eficiente de los recursos públicos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 602

ENMIENDA NÚM. 850

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1.

Texto que se propone:

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

1. La presente ley tiene por objeto :

a) establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.

b) conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad en 2050, incluyendo en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero actualizados a los compromisos adquiridos ante la Unión Europea.

2. En particular esta ley pretende:

a) Establece ~~en~~ los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema **multimodal integrado de transporte** ~~integrado de movilidad~~ para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad, **teniendo en cuenta las necesidades de movilidad de cada momento, tanto en los entornos urbanos como en los rurales, apostando por la convergencia y la coexistencia de diferentes formas de transporte.**

b) Facilita ~~en~~ la existencia de un sistema de transportes multimodal de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente.

c) Dota ~~en~~ a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad.

d) Fortalece ~~en~~ los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.

e) Crea un ecosistema de colaboración público-privada, que pueda suponer un mejor aprovechamiento de la tecnología y los recursos existentes para la movilidad.

e) f) Establece ~~en~~ un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano **y autonómico** que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 603

ENMIENDA NÚM. 851

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

f) Conectividad: cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de transportes permite alcanzar el destino en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, y de la forma más autónoma y rápida posible **y con la máxima eficiencia energética y sostenibilidad.**

[...]

ñ) Plan de movilidad sostenible de entidades locales: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental **que garanticen, a su vez, el crecimiento económico y la equidad y bienestar social** como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa.

o) Plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad con menor impacto ambiental **que garanticen, a su vez, el crecimiento económico y la equidad y bienestar social** que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente.

[...]

q) **Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público o previa autorización en caso de un servicio regular de uso con cualquier medio de transporte clase de vehículo.**

[...]

s) **Servicios de movilidad compartida: servicios consistentes en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos para su alquiler con o sin el conductor o la conductora por periodos de tiempo normalmente cortos. Se incluyen en esta categoría entre otros, los taxis, las VTC y los servicios de arrendamiento de vehículos con y sin conductor, el «carsharing», «motosharing», bicicleta compartida, patinetes u otros vehículos de movilidad personal.**

[...]

w) **Multimovilidad: agrupación de servicios de movilidad accesibles a través de una plataforma o aplicación, mediante la cual las personas usuarias pueden utilizar una o varias de estas alternativas para realizar un recorrido o trayecto de forma integrada, mejorando su eficiencia y sostenibilidad.**

x) **Hub de servicios de movilidad: plataformas u espacios como aparcamientos, estaciones de servicio, u otras instalaciones nuevas o existentes que, integren un conjunto de tecnologías y servicios que favorezcan la intermodalidad y que funcionen como espacios estratégicos de movilidad sostenible, facilitando el acceso a las distintas opciones de movilidad personal, servicios de movilidad compartida, y servicios de movilidad colaborativa**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 604

o «carpooling»; con dotación de infraestructura de recarga y/o repostaje; y con espacio para actuar como plataforma de última milla.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 852

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 3.

Texto que se propone:

Artículo 3. Relaciones entre **las diferentes entidades administraciones públicas del sector público.**

1. **Las entidades del sector público enumeradas en el artículo 1.3º** ~~Las administraciones públicas~~ ajustarán sus actuaciones **en materia de transportes** a los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia de las políticas públicas, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía.

2. **Las entidades del sector público enumeradas en el artículo 1.3º** ~~Las administraciones públicas~~, **en ejercicio de sus competencias en materia de transportes podrán concertar el establecimiento de criterios y objetivos comunes con el fin de mejorar la calidad del sistema de movilidad, empleando para ello los instrumentos de gobernanza regulados en el título I de la presente ley.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 853

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 605

Texto que se propone:

Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

1. Se reconoce el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de **multimovilidad sostenible** y justo en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad cotidiana. **Este sistema de movilidad multimodal sostenible ofrecerá a los ciudadanos y las ciudadanas un amplio abanico de medios y modos de transporte sostenibles, entre los cuales podrán elegir libremente cómo desean ejercer su derecho a la movilidad. De tal forma, se consagra este derecho en nuestro ordenamiento jurídico con un claro carácter instrumental, universal e integrador.**

2. Las administraciones públicas, **en el marco de sus competencias**, deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en la ley, a través de un sistema de movilidad, definido como un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.

[...]

4. **El sistema de movilidad, que será un sistema multimodal plenamente integrado y fluido, facilitará la movilidad activa y sostenible y podrá incluir servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida, servicios particulares, servicios de movilidad colaborativa y hub de servicios de movilidad.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 854

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

1. **Seguridad de las personas y del sistema multimodal de transporte ~~de movilidad~~ en su conjunto. Se incluye la seguridad operacional, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.**

[...]

4. **Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:**

a) **Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 606

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano, tomando como base la neutralidad tecnológica para alcanzar los objetivos climáticos.

[...]

5. Servicio al desarrollo económico sostenible. La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible nacional y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando el principio los principios de neutralidad tecnológica y de neutralidad competitiva.

[...]

12. Financiación suficiente para que la sostenibilidad (económica, social y medioambiental) y la calidad del transporte sea real y efectiva, e incluyendo la obligación de consignar las correspondientes dotaciones presupuestarias.

13. Universalidad.

14. Unidad de mercado.

15. Lealtad institucional.

16. Coordinación.

17. Información mutua.

18. Cooperación.

19. Colaboración.

20. Coherencia.

21. Eficiencia. Asegurar la eficiencia del sistema de transporte y movilidad mediante una adecuada utilización de los recursos disponibles.

22. Potenciar la prestación de los servicios de valor añadido a favor de la nueva movilidad.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 855

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). Servicios de auxilio en vías públicas: acceso a las zonas de bajas emisiones.

Se permite el acceso al interior de las zonas de bajas emisiones de los vehículos de auxilio en vías públicas que desarrollen una operación de auxilio y así lo hayan comunicado a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico; todo ello, con independencia del etiquetado ambiental con el que cuenten dichos vehículos de auxilio en vías públicas que, en cualquier caso, habrán de estar inscritos en el Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 607

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 856

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 7.

Texto que se propone:

Artículo 7. Objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

Los objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible serán los siguientes:

[...]

j) **La planificación coordinada de infraestructuras y servicios, en especial en los modos terrestres, y entre las distintas administraciones.**

k) **El control e inspección de los servicios de transporte en cuanto a sus condiciones de nivel de servicio y calidad, de acuerdo con las previsiones planificadas, y los condicionantes de contratación y enclavamiento jurídico.**

l) **La planificación, impulso, gestión y coordinación para el despliegue de una red suficiente en número, potencia y capilaridad de infraestructura de recarga y repostaje a nivel nacional de acceso público.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 857

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10.

Texto que se propone:

Artículo 10. Composición y adopción de acuerdos por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de medio millón de habitantes y los municipios con competencias en materia de movilidad y transporte las entidades locales designados por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 608

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 858

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). Transporte ferroviario de pasajeros.

En el ámbito del transporte de pasajeros, con el fin de mejorar la eficiencia energética, la competitividad del transporte y la sostenibilidad, se adoptarán las medidas necesarias para el impulso del transporte ferroviario de personas.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 859

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 12.

Texto que se propone:

Artículo 12. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible

4. Su composición, estructura y funcionamiento se establecerán reglamentariamente, debiendo garantizarse, en todo caso, la participación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, de las organizaciones empresariales y sindicales, de las asociaciones de consumidores y usuarios de ámbito estatal más representativas, de las asociaciones del sector de la movilidad sostenible más representativas, las universidades y centros de investigación y, en general, de las entidades cívicas y sociales, incluido el sector asociativo de la discapacidad.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 609

ENMIENDA NÚM. 860

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). Incentivos para la renovación del parque de automoción español.

Con el fin de reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero, mejorar la eficiencia energética, contribuir a la seguridad vial y dinamizar la industria de producción nacional, en el plazo máximo de 3 meses desde la aprobación de la presente Ley, el Gobierno desarrollará reglamentariamente un plan de renovación para incentivar la adquisición de vehículos nuevos de cero o bajas emisiones y la retirada voluntaria de vehículos antiguos del parque móvil español.

A tal fin, la normativa de desarrollo contemplará como criterios de actuación, entre otros, los siguientes:

— La creación de un Plan Nacional de Renovación del Parque Automovilístico Español complementario a los planes de incentivación de compra de vehículos eléctricos, que contribuya a la renovación de vehículos de combustión antiguos por vehículos de cero o bajas emisiones.

— Se fijará como objetivo la retirada y sustitución de vehículos con una mayor antigüedad y de cualquier tipología (camiones, autobuses, furgonetas, automóvil y motos), por el riesgo que suponen para la seguridad vial y por su efecto contaminador.

— Además de los vehículos nuevos, también podrá beneficiarse del apoyo económico la adquisición de vehículos de ocasión o usados cuya motorización sea de Euro 6d.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 861

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 13.

Texto que se propone:

Artículo 13. Funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

El Consejo Superior de Movilidad Sostenible tendrá las siguientes funciones:

a) Emitir informe preceptivo en el procedimiento de elaboración del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios, así

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 610

como en sus revisiones. Así mismo informará preceptivamente el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

[...]

g) El control e inspección e inspección de los servicios de transporte en cuanto a sus condiciones de nivel de servicio y calidad, de acuerdo con las previsiones planificadas, y los condicionantes de contratación y enclavamiento jurídico.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 862

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14.

Texto que se propone:

Artículo 14. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

1. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes. **También recopilará la información sobre el cumplimiento de los objetivos de contratación pública que exige el Real Decreto-ley 24/2021, de 2 de noviembre, de transposición de la Directiva (UE) 2019/1161, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.**

6. El EDIM estará a disposición de las administraciones públicas. Asimismo, en los términos de acceso y difusión que se acuerden en el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, **y respetando la confidencialidad y secreto empresarial**, se podrá poner a disposición de los gestores y profesionales de la movilidad y transportes, a la comunidad investigadora, así como a los ciudadanos y ciudadanas.

[...]

8. **En ningún caso la información contenida en el EDIM podrá ser del ámbito privado de los usuarios.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 611

ENMIENDA NÚM. 863

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). Registro Estatal de Operadores de Carsharing y Motosharing.

Se crea el Registro Estatal de Operadores de carsharing y motosharing, adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Se incorporarán al Registro aquellos operadores que pretendan ejercer la actividad descrita en el artículo 2.1.s) con una flota de vehículos en régimen de arrendamiento sin conductor. Los requisitos necesarios para incorporarse al Registro de operadores de carsharing y motosharing se definirán reglamentariamente por la Secretaría General de Transportes y Movilidad.

La habilitación y condiciones de uso de los operadores de carsharing y motosharing corresponderá en todo caso a la Autoridad Local responsable.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 864

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16.

Texto que se propone:

Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana coordinará una comisión técnica integrada por representantes de todas las administraciones, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha comisión técnica contará en todo caso con representación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico.

El anteproyecto será informado preceptivamente por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y, el Consejo Superior de Movilidad Sostenible y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y, por último, será sometido a información pública. Analizadas y valoradas las alegaciones, la comisión técnica elaborará una propuesta definitiva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 612

[...]

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

a) Directrices generales para una movilidad eficiente y sostenible, incluyendo de manera específica directrices para la movilidad urbana y metropolitana y, directrices para la movilidad rural o de zonas de baja densidad de población.

[...]

6. Son documentos complementarios del DOMOS los documentos de directrices metodológicas y los documentos de guías de buenas prácticas, regulados en los artículos 19 y 20. Serán informados preceptivamente por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y, por el Consejo Superior de Movilidad Sostenible y por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y sometidos a información pública antes de su aprobación por la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 865

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). Penalización de absentismo en Inspección Técnica de Vehículos.

Se modifica el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en los siguientes términos:

Uno. Se añade un inciso final al artículo 59.2 con la siguiente redacción:

«La Dirección General de Tráfico facilitará a las compañías aseguradoras los datos recopilados sobre la tarjeta de inspección técnica que evidencie no haber cumplido con las inspecciones obligatorias para que aquellas puedan evaluar en función del incremento del riesgo el aumento del coste de la póliza del seguro en el momento de la renovación o el posible incumplimiento de las condiciones pactadas por el asegurado.»

Dos. Se añade un inciso final a letra O del artículo 76 con la siguiente redacción:

«Al aplicar sanción por incumplimiento de la obligada inspección técnica del vehículo, esta se abonará sin bonificación en primera sanción. Si hubiera reincidencia su importe llevará un recargo del 100 %.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 613

ENMIENDA NÚM. 866

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). Plan nacional de Descarbonización del Transporte Aéreo.

1. El Gobierno dispondrá de un Plan nacional de Descarbonización del Transporte Aéreo, cuya elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Estos ministerios, en coordinación con el resto del Gobierno, y en base a los compromisos y planes de España en materia de descarbonización, elaborará un Plan nacional de Descarbonización del Transporte Aéreo.

2. El Plan incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicho Plan se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución.

3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación del Plan nacional de Descarbonización del Sector Aéreo, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 867

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 17.

Texto que se propone:

Artículo 17. Directrices generales para garantizar el derecho de las personas a una movilidad sostenible que se han de incluir en el DOMOS.

1. Las Directrices generales **para garantizar el derecho a** una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS han de contener las **reglas pautas** generales que **deben pueden** seguir las administraciones públicas y otras entidades en el desarrollo de sus competencias y funciones en materia de transportes y movilidad, especificando en todo caso, las aplicables a movilidad urbana y metropolitana y las aplicables a movilidad de los entornos rurales o de baja densidad de población.

2. Las directrices generales para **garantizar el derecho a** una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS, de acuerdo con los principios y las finalidades de esta ley, establecerán, al menos, los siguientes aspectos:

a) **Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad sostenible.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 614

- b) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad justo.
- c) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad eficaz.
- d) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad de acceso equitativo e inclusivo.
- e) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad que limite los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud.
- f) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad que favorezca la realización de actividades personales, empresariales y comerciales.
- g) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad que atienda las necesidades de personas menos favorecidas.
- h) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad que atienda las necesidades de zonas afectadas por procesos de despoblación.
- i) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad que preste especial atención a los supuestos de movilidad obligada.
- a) j) Los mecanismos, e-instrumentos **y recursos** para integrar la gestión de la movilidad en la ordenación del territorio y en la planificación urbana, incluyendo los fundamentos para la evaluación previa de la movilidad generada por los nuevos desarrollos urbanísticos, **incluida la movilidad individual**.
- b) k) Los procesos de participación pública.
- e) l) Los procedimientos para la elaboración periódica de encuestas de caracterización de la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas.
- d) m) Los instrumentos normativos y financieros a implementar para la creación de incentivos y estímulos a la inversión privada en el despliegue de tecnologías y soluciones innovadoras, **y en la operación de las infraestructuras y de los medios de transporte**.
- n) Los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, en línea con Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 868

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19.

Texto que se propone:

Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas.

2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

[...]

- f) Distribución ~~urbana~~ de mercancías **y plataformas de última milla**.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 615

g) Política de aparcamiento, y aparcamientos disuasorios y hub de servicios de movilidad en las ciudades, con descripción de los servicios de movilidad que ofrecen y señalización en las entradas de las ciudades y en su interior sobre su ubicación y servicios de movilidad que ofrecen.

[...]

j) Implantación de infraestructura de recarga y repostaje.

k) Directrices sobre el diseño de los sistemas de movilidad compartida en el ámbito urbano.

[...]

4. En el seno del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible se podrá acordar el contenido de estas directrices metodológicas para cada uno de los ámbitos de aplicación de las mismas. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible informará sobre su contenido.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 869

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria segunda.

Texto que se propone:

Disposición transitoria segunda. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 49.

En este mismo plazo de un año, las comunidades autónomas que así lo manifiesten, deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal, salvo acuerdo expreso entre las administraciones implicadas, de conformidad con la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

2. En el plazo de dos años a contar desde la aprobación de los Anteproyectos de las nuevas concesiones de servicios públicos del nuevo mapa concesional, deberán estar adjudicados los contratos de concesión de servicios de todas las concesiones estatales incluidas en aquellos aquél.

~~En este mismo plazo de dos años, las Comunidades Autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos, con carácter general, en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal.~~

3. En todo caso, la administración está obligada a iniciar los procedimientos de licitación de los contratos de concesión de servicios del nuevo mapa concesional en el plazo máximo de 6 meses desde la fecha de su aprobación de los Anteproyectos de las nuevas concesiones de servicios públicos. Este plazo podrá prorrogarse una sola vez por un período de 6 meses más, si concurren circunstancias excepcionales.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 616

Los nuevos contratos de concesión de servicios podrán incluir tráficos que se encuentren afectados por contratos en vigor en el momento de la licitación, en cuyo caso el pliego de cláusulas administrativas particulares incluirá las prescripciones necesarias para la incorporación de tales tráficos al nuevo servicio adjudicado desde la fecha de finalización del contrato preexistente.

4. En las concesiones de servicios de transporte regular de personas de uso general otorgadas o prorrogadas tras de la entrada en vigor de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transporte Terrestre, en las que se ha superado el plazo de duración del contrato sin que la administración haya adjudicado un nuevo contrato de concesión de servicios, se aplicarán las siguientes reglas:

a) El ~~concesionario~~ contratista podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del ~~mapa concesional~~ Anteproyecto de la nueva concesión de servicios públicos o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación, ~~si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.~~

b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio ~~a un operador distinto~~, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la normativa europea, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato y, en ningún caso, por tiempo superior a nueve meses.

c) Los expedientes correspondientes a los nuevos contratos de concesión de servicios podrán ser objeto de tramitación urgente, siempre que se cumplan los requisitos exigidos en el artículo 119 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 870

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20.

Texto que se propone:

Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas.

2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

a) El fomento de la movilidad activa y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.

b) El fomento de la movilidad inclusiva y accesible.

c) El fomento de la red de transporte público con especial atención a la integración multimodal.

d) El fomento de la electrificación de la red de transporte público.

e) El fomento de ecocombustibles, combustibles sintéticos y otros combustibles sostenibles para la aviación y la movilidad por carretera.

f) El fomento del uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 617

- g) El fomento de la movilidad eléctrica compartida.
- h) El fomento del reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles.
- e) i) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.
- e) j) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y contratos de servicio público.
- e) k) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.
- f) l) Políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística en territorio nacional.
- m) El fomento de la multimovilidad sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 871

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 21.

Texto que se propone:

Artículo 21. Concienciación y sensibilización.

1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas:

- a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta **toda** la movilidad sostenible, **incluida la movilidad individual** , en particular la activa, en la calidad de vida, la salud, y el medioambiente **y el transporte público** .

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 872

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 22.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 618

Texto que se propone:

Artículo 22. Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible.

5. Asimismo, en el ámbito de la educación superior ~~universitario~~ y de la formación profesional, las Administraciones educativas fomentarán la formación en materia de movilidad sostenible, digitalización, seguridad y multimodalidad del transporte, y promoverán que se revise el tratamiento de estas materias en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos y otras certificaciones oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 873

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De supresión.

Precepto que se suprime:

Disposición transitoria tercera.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 874

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.^a. Artículo 23.

Texto que se propone:

Artículo 23. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal **de planificación conjunta de transporte por carretera y ferroviario y del mapa concesional conjunto de servicios**, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad y eficiencia adecuados.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 619

[...]

4. Se deberá prestar una atención especial **a la cohesión social, a la vertebración territorial, al desarrollo rural y urbano sostenibles y a** ~~al principio de desarrollo territorial y urbano sostenible~~, los objetivos climáticos y de calidad del aire y, en particular, a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, así como a los objetivos sobre conservación de la biodiversidad.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 875

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 24.

Texto que se propone:

Artículo 24. Instrumento de planificación en materia de transportes y movilidad de las Comunidades Autónomas.

1. Las Comunidades Autónomas, en el ámbito de su competencia, podrán aprobar los instrumentos de planificación en materia de transportes y movilidad.

2. Los instrumentos de planificación a los que se refiere el apartado anterior deberán ser coherentes con el DOMOS ~~para las Comunidades Autónomas que lo hubieran informado positivamente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 16.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 876

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 26.

Texto que se propone:

Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

1. Los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 620

los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.

Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos **uno cualquiera de los siguientes**: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes **y usuarios**, y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 877

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 27.

Texto que se propone:

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno **cuyo centro de trabajo habitual sea dicho centro de actividad**.

[...]

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a **la mejora de la seguridad vial y prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo, por lo que se fomentará la formación en ambas vertientes** ~~la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo~~. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 621

ENMIENDA NÚM. 878

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29.

Texto que se propone:

Artículo 29. Sistema de medios de movilidad ~~en el ámbito urbano~~.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, ~~en el ámbito urbano~~ las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables ~~en los entornos urbanos y metropolitanos~~, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.

b) Vehículos de movilidad personal y ciclomotores eléctricos.

~~b) c)~~ El transporte público colectivo y vehículos bajo demanda.

~~e) d)~~ Los esquemas de movilidad de alta ocupación y los servicios de movilidad colaborativa que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.

~~d) e)~~ En relación con el vehículo ~~privado~~ particular deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, ~~así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público~~.

La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida.

2. En relación con el transporte ~~urbano~~ de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar ~~la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, la ciclologística y las soluciones de optimización de los repartos~~. soluciones en la optimización de repartos a través de nuevos modelos de distribución de mercancías, facilitando el acceso a vehículos motorizados cero emisiones o menos contaminantes acorde a la oferta tecnológica existente por tipo y dimensiones de vehículo industrial, o no motorizados como la ciclo logística u otros medios eficientes.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 622

ENMIENDA NÚM. 879

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 30.

Texto que se propone:

Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.

3. La planificación del espacio urbano tenderá a reforzar el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, mediante actuaciones como:

[...]

c) El fomento de la movilidad activa en bicicleta o ciclo y en vehículos de movilidad personal, entendiéndola como un elemento esencial de la movilidad cotidiana, y facilitando vías ciclistas segregadas, seguras y conectadas.

[...]

4. La planificación del espacio urbano también promoverá la intermodalidad y la movilidad activa mediante actuaciones como:

a) La elaboración de normativa municipal que contemple la coexistencia de vehículos no motorizados con el resto de vehículos y peatones, complementando lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

b) El desarrollo y promoción de una red cohesionada de infraestructuras específicas para vehículos no motorizados, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas, permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos atractores de movilidad y con unas características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada.

c) La planificación y desarrollo de una infraestructura de recarga y repostaje de combustibles alternativos de acceso público con el objetivo de facilitar el despliegue de los vehículos de cero y bajas emisiones para el transporte de personas y mercancías.

e) d) El establecimiento y promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos y centros de servicios públicos con los centros de las ciudades.

e) e) La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal o compartida, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con los modos de transporte público y particular, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.

e) f) La elaboración de normativa municipal que contemple la reserva de espacios para el estacionamiento seguro de bicicletas o ciclos, en particular en edificios de uso residencial y de servicios públicos, terminales de transporte, y en la vía pública en el entorno de centros educativos y de formación, sanitarios, deportivos, culturales y de ocio.

f) g) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos de cero y bajas emisiones no motorizados.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 623

g) h) La intermodalidad tendrá en cuenta en todo caso la continuidad de la accesibilidad universal de los distintos medios de transporte y sus entornos, sin interrupciones entre ellos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 880

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 31.

Texto que se propone:

Artículo 31. Movilidad inclusiva para personas con discapacidad o movilidad reducida

Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias:

[...]

e) Deberán ~~Podrán~~ considerar a las personas con discapacidad y sus acompañantes a la hora de fijar las tarifas de los servicios de transporte.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 881

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas

Texto que se propone:

Disposición Transitoria XX (nueva).

En caso de que la aplicación de esta ley afecte a contratos del sector público en vigor imponiendo nuevas obligaciones a los contratistas, los órganos de contratación deberán prever las correspondientes compensaciones a favor de aquellos por los sobrecostes generados.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 624

ENMIENDA NÚM. 882

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 33

Texto que se propone:

Artículo 33. Terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones públicas vinculadas al sistema de transportes y movilidad.

Las administraciones públicas, en desarrollo de sus competencias, promoverán, en la medida de sus disponibilidades presupuestarias:

a) La realización progresiva de actuaciones en terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones públicas vinculadas al sistema de transportes, incluidos aquellos de uso mixto, dirigidas a mejorar la eficiencia energética, la sostenibilidad y uso eficiente de los recursos. Asimismo, impulsarán el establecimiento de objetivos de rehabilitación y optimización energética para transformar la edificación existente en edificios de consumo casi nulo.

b) La utilización de energía procedente de fuentes renovables y la contratación de energía con garantías de origen renovable por parte de los titulares o prestadores de servicios en los edificios o instalaciones a las que se refiere el apartado anterior, bien mediante el autoconsumo o utilizando garantías de origen en la contratación de dicha energía.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 883

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 34

Texto que se propone:

Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones **en consonancia con la clasificación ambiental de**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 625

vehículos que determine la Dirección General de Tráfico en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica. **En cualquier caso, las autoridades competentes velarán por que en dichos carriles se garantice la fluidez, regularidad y frecuencia en la prestación de los servicios.**

En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público colectivo, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación o de bajas emisiones, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio **y la minimización del impacto ambiental en consonancia con la clasificación ambiental de vehículos que determine la Dirección General de Tráfico**, ~~y minimice el impacto ambiental~~, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.

[...]

4. Las administraciones públicas colaborarán, en la medida en que sus recursos técnicos y presupuestarios lo permitan, para asegurar que las soluciones que se planteen garantizan la continuidad de los carriles entre las vías competencia de distintas administraciones, la gestión dinámica de los mismos, y, en su caso, la continuidad de dichos carriles hasta los intercambiadores de transporte, **así como hasta hub de servicios de movilidad.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 884

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 36

Texto que se propone:

Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos.

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes, y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica y los comercializadores de electricidad, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados.

[...]

5. Las autoridades portuarias que gestionen puertos de interés general elaborarán un Plan de despliegue que garantice la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y servicios, así como la prestación del servicio portuario de suministro de fuentes de energía alternativas, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista. El Plan de despliegue

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 626

contemplará la totalidad de la superficie del puerto, incluyendo aquellas áreas gestionadas en régimen concesional.

El Plan incluirá la huella de carbono, incluyendo objetivos y planes de reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero, cuya estimación se realizará siguiendo la metodología específica para el cálculo de huella de carbono en Puertos, que a tal fin haya sido aprobada siguiendo el protocolo establecido en el artículo 37.

El plazo para disponer del Plan de despliegue será de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de esta ley tanto para los puertos de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte como para el resto de puertos de la red global de la Red Transeuropea de Transporte.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 885

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.ª. Artículo 37

Texto que se propone:

Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la recopilación de información para mejorar el conocimiento de los impactos ambientales del transporte y producidos por las entidades públicas y empresas que presten servicios de transporte **o servicios de movilidad** o actividades auxiliares o complementarias del transporte **o servicios de movilidad**. En particular, impulsarán el cálculo, la reducción y la compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero que generen dichas empresas.

2. En el plazo de **dos años** ~~un año~~ desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4 de este artículo, y según las condiciones que en ella se establezcan, **y siempre que se hayan desarrollado previamente herramientas sectoriales de cálculo**, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte **o servicios de movilidad** de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberá realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte **o servicios de movilidad**. El resultado del cálculo anterior deberá ser facilitado a las personas usuarias del servicio de transporte **o servicios de movilidad** según los procedimientos que se establezcan según el apartado 4.

[...]

4. **El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, ratificará la metodología de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte de viajeros y mercancías que la Unión Europea apruebe a este respecto. desarrollará reglamentariamente la metodología para llevar a cabo estas obligaciones y su alcance. Esta ratificación se complementará especificando plazos, exenciones y flexibilidad en función de la tipología, tamaño o facturación de las entidades afectadas, así como los procedimientos de información a los beneficiarios del servicio de transporte o servicios de movilidad. Para ello tendrá en cuenta las metodologías que la Unión Europea desarrolle a este respecto.»**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 627

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 886

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.ª. Artículo 38

Texto que se propone:

Artículo 38. Información sobre la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera en puertos y aeropuertos.

2. Asimismo, el gestor aeroportuario de los aeropuertos a los que hace referencia el artículo 35 y las autoridades portuarias, calcularán y publicarán anualmente la huella de carbono de la actividad aeronáutica y portuaria, y se dotarán de un plan de reducción **de las emisiones de gases de efecto invernadero, que podrá incorporar medidas de compensación de ésta. que tengan por objetivo hacer que los servicios aeroportuarios y portuarios sean neutros en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 887

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.ª. Artículo 39

Texto que se propone:

Artículo 39. Sistemas de gestión ambiental y de la energía.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la implantación de sistemas de gestión ambiental y de la energía por parte de los prestadores de servicios de transporte **y servicios de movilidad** o gestores de infraestructuras de transporte.

Los prestadores de servicios de transporte **y servicios de movilidad** y gestores de infraestructuras podrán de este modo acreditar su gestión ambiental y energética, así como el uso de instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación práctica en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores y conductoras.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 628

Estos sistemas de gestión deberán estar normalizados, convenientemente formalizados y documentados, y ser auditables por empresas terceras acreditadas para tal fin, contando con objetivos de reducción del consumo energético y de las emisiones contaminantes locales y de gases de efecto invernadero.

2. De manera adicional al apartado 1, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, fomentarán la introducción de requisitos ambientales, energéticos, de seguridad vial y acústicos en la licitación de contratos de servicios, **licitación de servicios de movilidad** o de concesión de servicios **de movilidad o servicios** de transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo, así como en los tráficos, rutas o líneas que sean de utilidad pública o interés social.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 888

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 40

Texto que se propone:

Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.

1. Las administraciones públicas velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales las personas usuarias puedan completar su ruta desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria y la disposición a las personas usuarias de herramientas digitales de pago de los servicios.

2. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril, **recíprocamente o con otros modos de transporte**, faciliten la intermodalidad y el uso combinado con modos de nulas emisiones, como la bicicleta o ciclo, **otros vehículos de movilidad personal y el transporte público bajo demanda** en trayectos urbanos e interurbanos.

3. **Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad, incluyendo la publicación de las direcciones, servicios y ocupación en tiempo real de los hub de servicios de movilidad.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 629

ENMIENDA NÚM. 889

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final segunda. Modificación Real Decreto Legislativo 2/2004

Texto que se propone:

Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales. Se suprimen lo siguiente de la Disposición Final Segunda

~~Se introducen las siguientes modificaciones en el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo:~~

~~Uno.— Se adiciona una letra v) al apartado 3 del artículo 20, con la siguiente redacción:~~

~~v) En las zonas de bajas emisiones, la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas que se hayan establecido para circular por las mismas.»~~

~~Dos.— Se modifica el apartado 1 del artículo 24, que queda redactada de la siguiente manera:~~

~~1.— El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas:~~

~~a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada.~~

~~En los supuestos de aprovechamiento especial del dominio público local mediante la circulación en zonas de bajas emisiones de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación, se podrá utilizar como valor de referencia de mercado el coste que hubiera tenido que abonar ese vehículo si hubiera estacionado en un aparcamiento público en lugar de circular por la zona calificada de bajas emisiones.~~

~~b) Cuando se utilicen procedimientos de licitación pública, el importe de la tasa vendrá determinado por el valor económico de la proposición sobre la que recaiga la concesión, autorización o adjudicación.~~

~~e) Cuando se trate de tasas por utilización privativa o aprovechamientos especiales constituidos en el suelo, subsuelo o vuelo de las vías públicas municipales, a favor de empresas explotadoras de servicios de suministros que resulten de interés general o afecten a la generalidad o a una parte importante del vecindario, el importe de aquéllas consistirá, en todo caso y sin excepción alguna, en el 1,5 por ciento de los ingresos brutos procedentes de la facturación que obtengan anualmente en cada término municipal las referidas empresas.~~

~~A estos efectos, se incluirán entre las empresas explotadoras de dichos servicios las empresas distribuidoras y comercializadoras de estos.~~

~~No se incluirán en este régimen especial de cuantificación de la tasa los servicios de telefonía móvil.~~

~~Este régimen especial de cuantificación se aplicará a las empresas a que se refiere este párrafo c), tanto si son titulares de las correspondientes redes a través de las cuales se efectúan los suministros como si, no siendo titulares de dichas redes, lo son de derechos de uso, acceso o interconexión a estas.~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 630

A efectos de lo dispuesto en este párrafo, se entenderá por ingresos brutos procedentes de la facturación aquellos que, siendo imputables a cada entidad, hayan sido obtenidos por esta como contraprestación por los servicios prestados en cada término municipal.

No se incluirán entre los ingresos brutos, a estos efectos, los impuestos indirectos que graven los servicios prestados ni las partidas o cantidades cobradas por cuenta de terceros que no constituyan un ingreso propio de la entidad a la que se aplique este régimen especial de cuantificación de la tasa. Asimismo, no se incluirán entre los ingresos brutos procedentes de la facturación las cantidades percibidas por aquellos servicios de suministro que vayan a ser utilizados en aquellas instalaciones que se hallen inscritas en la sección 1.^a o 2.^a del Registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica dependiente de la Dirección General de Política Energética y Minas, como materia prima necesaria para la generación de energía susceptible de tributación por este régimen especial.

Las empresas que empleen redes ajenas para efectuar los suministros deducirán de sus ingresos brutos de facturación las cantidades satisfechas a otras empresas en concepto de acceso o interconexión a sus redes. Las empresas titulares de tales redes deberán computar las cantidades percibidas por tal concepto entre sus ingresos brutos de facturación.

El importe derivado de la aplicación de este régimen especial no podrá ser repercutido a las personas usuarias de los servicios de suministro a que se refiere este párrafo c).

Las tasas reguladas en este párrafo c) son compatibles con otras tasas que puedan establecerse por la prestación de servicios o la realización de actividades de competencia local, de las que las empresas a que se refiere este párrafo c) deban ser sujetos pasivos conforme a lo establecido en el artículo 23.1.b) de esta ley, quedando excluida, por el pago de esta tasa, la exacción de otras tasas derivadas de la utilización privativa o el aprovechamiento especial constituido en el suelo, subsuelo o vuelo de las vías públicas municipales.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 890

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 42

Texto que se propone:

Artículo 42. Régimen de prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad.

1. Para la prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y de los servicios de movilidad podrán utilizarse cualesquiera de los sistemas previstos en la normativa de contratos del sector público vigente, o incentivar su prestación por parte de la Administración mediante subvenciones o ayudas públicas en los términos permitidos por el ordenamiento jurídico vigente y por el derecho de la Unión Europea.

Asimismo, las administraciones públicas podrán promover soluciones innovadoras de movilidad con el fin de hacer un uso eficiente de los recursos, así como fomentar los servicios de movilidad colaborativa.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 631

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 891

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 43

Texto que se propone:

Artículo 43. Servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril.

1. Las entidades locales y las Comunidades Autónomas podrán promover servicios de movilidad de conexión al ferrocarril en cualquiera de sus formas, entre los municipios que no dispongan de estación de ferrocarril y las estaciones más próximas de ferrocarril convencional o de la red de alta velocidad, con horarios coordinados con los de los servicios ferroviarios, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación.

2. Las Entidades locales y las Comunidades Autónomas podrán promover servicios de movilidad de conexión a otras líneas regulares de autobús preexistentes, entre los municipios que no dispongan de parada en la citada línea regular y las paradas más próximas de localidades atendidas por las líneas regulares, con horarios coordinados con los de las líneas regulares, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esta relación.

3. Asimismo, los operadores de transporte ferroviario de personas u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes intermodales que tengan una etapa en transporte ferroviario y otra etapa en transporte discrecional, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas.

4. Asimismo, los operadores de líneas de transporte regular de personas en autobús u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes conjuntos que tengan una etapa en una línea de transporte regular ya existente y otra etapa en transporte discrecional, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas.

5. En cualquiera de los supuestos citados, Een caso de que exista un contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, las entidades locales, y los operadores de transporte ferroviario de personas **y los operadores de líneas de transporte regular, podrán promover estos servicios, aplicándose para ello el régimen previsto en el artículo 75.3 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para la modificación de contratos en vigor. Desarrollando el régimen previsto en este artículo, la Administración titular del contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, una vez conocida la solicitud de establecimiento del nuevo servicio por parte de las entidades solicitantes, previa audiencia del contratista, podrá modificar el contrato, a efectos de adecuar la prestación del servicio a la nueva necesidad de demanda potencial que se pretende satisfacer, estableciendo nuevos servicios o modificando los ya existentes. El acuerdo de modificación adoptado por el órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista. Cuando la modificación del contrato afecte a su régimen financiero, la Administración deberá restablecer el equilibrio económico de aquél, en beneficio de la parte**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 632

~~contratante que corresponda, de conformidad con lo previsto en la legislación sobre contratos del sector público. siempre que la reducción de personas usuarias estimada en la concesión por la existencia del nuevo servicio de movilidad no supere el 1% de las personas usuarias totales de la concesión en términos anuales.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 892

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo IV. Artículo 94

Texto que se propone:

Artículo 94. Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte.

3. En todo caso, corresponderán a esta Sección las siguientes actuaciones:

[...]

g) Promover la adaptación de la formación a la realidad del sector, fomentando un modelo que apoye las necesidades de las personas trabajadoras.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 893

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 95

Texto que se propone:

Artículo 95. Transporte de mercancías.

El transporte de mercancías es un servicio indispensable para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre **el clima**, el medio ambiente **y la salud de las personas**, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 633

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 894

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación Ley 16/1987

Texto que se propone:

Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

[...]

Cinco.— ~~Se incluye un nuevo apartado 6 en el artículo 36, con la siguiente redacción:~~

~~6.— El Consejo Nacional de Transportes Terrestres quedará integrado en el Consejo Superior de Movilidad Sostenible.~~

Seis. El artículo 62 queda redactado como sigue:

«Artículo 62.

[...]

3. Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al desarrollo de dichas actividades.

Los servicios de movilidad colaborativa, entendidos como aquellos efectuados a título no oneroso excepto por la compartición de gastos, en los que varios usuarios comparten un vehículo de turismo en un mismo viaje, se consideran transportes privados particulares. En estos servicios, los usuarios pueden ponerse en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. Con el fin de delimitar los supuestos en los que la contraprestación recibida por el conductor o conductora pueda implicar la realización de un transporte público, ~~podrá~~ deberá establecerse reglamentariamente un baremo de costes para estos servicios de movilidad colaborativa. Asimismo, reglamentariamente, se establecerá la sanción oportuna en el caso de realizarse un servicio de movilidad colaborativa con remuneración.»

Siete. El artículo 64 queda redactado como sigue:

«Artículo 64.

1. Los transportes públicos de viajeros por carretera pueden ser regulares, discrecionales y a demanda.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 634

Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados. Estos servicios también pueden prestarse a la demanda.

Son transportes discrecionales los que se realizan de forma esporádica ~~llevar a cabo~~ sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

Son transportes a la demanda los que se prestan previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato del sector público o en los servicios regulares de uso especial autorizados para ser realizados con prestación flexible respecto a horario, itinerario y/o calendario.

[...]

Nueve. El artículo 71 queda redactado como sigue:

«Artículo 71.

Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la administración, salvo que por acuerdo del Consejo de Ministros se establezca otra cosa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley de Movilidad Sostenible, pudiendo ser utilizados, sin discriminación, por cualquier persona que lo desee en las condiciones establecidas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

Como regla general, la prestación de los mencionados servicios públicos se llevará a cabo por la empresa a la que la administración adjudique el correspondiente contrato de ~~concesión de servicios~~ servicio público. No obstante, la administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

[...]

Once. El artículo 133 queda redactado como sigue:

«Artículo 133.

[...]

3. No será exigible la exclusividad del arrendamiento ni la dedicación profesional a dicha actividad, establecidas en el apartado 2 anterior cuando los titulares de autorizaciones de transporte utilicen un vehículo de tecnología innovadora cedido por su fabricante de forma temporal a modo de prueba durante un plazo no superior a seis meses.

Doce. El apartado 1 del artículo 73 queda redactado como sigue:

«Artículo 73.

1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán mediante un procedimiento abierto en el que, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 74.2, todo empresario podrá presentar una proposición. Los órganos de contratación darán a los licitadores un tratamiento equitativo y no discriminatorio y ajustarán su actuación al principio de transparencia.

No obstante, la Administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato en los siguientes casos: a) cuando su valor anual medio, calculado conforme a lo que reglamentariamente se determine, se haya estimado en menos de 100.000 euros anuales, previa justificación motivada de su pertinencia y b) en los supuestos regulados en los artículos 45.2.º, 47.5.º y en la Disposición Transitoria 2.ª de la Ley de Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 635

ENMIENDA NÚM. 895

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 44

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 896

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96

Texto que se propone:

Artículo 96. Nodos logísticos de importancia estratégica.

2. Podrá declararse nodo logístico de importancia estratégica aquel que se encuentre en servicio o en fase de proyecto o ampliación y que cumpla, al menos, con las siguientes características:

[...]

f) **Que aporte servicios adaptados a aquellas mercancías de especial relevancia, tales como las Mercancías Peligrosas y otras que tengan exigencias reglamentarias relevantes. Dichos servicios adaptados a este tipo de mercancías deben contribuir a lograr un mínimo grado de Seguridad y de Movilidad al tráfico global de Mercancías. Estos servicios avanzados para las mercancías completarán a los servicios generales de manipulación y depósito de UTIs así como los servicios básicos al Transportista. Comúnmente, estos servicios serán los de estancia en tránsito y espera segura de mercancías clasificadas, tales como las peligrosas.**

g) **Deberán estar ubicados en las rutas de máxima prioridad con garantía de circulación para Transporte de mercancías «24 horas/365 días».**

[...]

5. **Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en la reserva de espacios de Seguridad y servicio dentro de los instrumentos de Ordenación del Territorio y Planificación Urbanística. Las franjas y superficies de servidumbre legalmente reservadas a la influencia de los nodos logísticos de interés general ocupadas por actividades incompatibles con la estancia en tránsito de mercancías especiales (peligrosas, por ejemplo) u otras actividades del nodo, requerirán la catalogación por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como uso o edificación no compatible con el nodo logístico de interés general.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 636

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 897

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final sexta. Modificación Ley 38/2015

Texto que se propone:

Disposición final sexta. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario queda modificada en los siguientes términos:

[...]

Tres. El apartado 3 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

3. Para el establecimiento de una línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, o su modificación significativa desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.

El estudio informativo comprende el análisis y la definición, tanto en aspectos geográficos, que tendrán en cuenta entre otros aspectos la integración de la infraestructura en el territorio especialmente en su paso por núcleos urbanos, como funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta, teniendo en cuenta la funcionalidad presente y futura de las infraestructuras entre los criterios a considerar para esta selección, la capacidad de sostenibilidad económica y la interoperabilidad en el material rodante. En su caso, el estudio informativo incluirá el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas con el contenido previsto en la legislación ambiental y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 898

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De supresión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 637

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 45

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 899

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VII. Artículo 99

Texto que se propone:

Artículo 99. Publicidad activa en la definición y seguimiento de las políticas públicas de movilidad.

1. Los planes, programas, estrategias, instrumentos y disposiciones de carácter general que se adopten en materia de movilidad se llevarán a cabo bajo fórmulas abiertas que garanticen la participación de los agentes sociales y económicos interesados y de la ciudadanía, en general, mediante los canales de comunicación, información y difusión que resulten más apropiados, de acuerdo con los instrumentos previstos en la normativa vigente **y respetando la confidencialidad y secreto empresarial de los participantes**. Dicha participación se realizará tomando en consideración la perspectiva de género. **Las funciones de colaboración de las Asociaciones Profesionales con la Administración, así como la participación en el Comité Nacional de Transportes por Carretera en representación de dicho sector, serán las previstas en la legislación vigente.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 900

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 638

Texto que se propone:

Artículo 46. Establecimiento de obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial, antes del establecimiento de una obligación de servicio público respecto de servicios de transporte de competencia estatal, será necesaria la elaboración de una "Propuesta de Establecimiento de Obligación de Servicio Público" que en todo caso deberá recoger los siguientes aspectos:

a) Descripción de la propuesta, incluida la relación de tráficos que se atenderán en exclusiva, y justificación de que los mismos objetivos de movilidad sostenible no pueden alcanzarse de manera más eficiente por otros modos de transporte o por otros modos de intervención.

[...]

d) Coste estimado de la compensación a establecer por la administración, que en todo caso debe ser suficiente, adecuada y determinada en los Pliegos y en la consignación presupuestaria correspondiente.

[...]

3. Por acuerdo ~~del Consejo de Ministros, a propuesta del~~ Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ~~previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos,~~ se establecerán las condiciones que deban cumplir las propuestas de establecimiento de obligaciones de servicio público para aquellos modos de transporte que se determine, en el marco de las condiciones previstas para los distintos modos de transporte en la normativa europea y en sus normas sectoriales.

[...]

5. El establecimiento de obligaciones de servicio público se llevará a cabo por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. ~~La declaración de obligaciones de servicio público se llevará a cabo por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.~~

~~Con carácter excepcional, cuando concurren circunstancias especiales en un territorio o en las condiciones de conectividad que así lo justifiquen para el desarrollo económico y social de las poblaciones afectadas, podrán declararse obligaciones de servicio público que, cumpliendo la normativa europea, no cumplan las condiciones del apartado 3, cuando éstas se hubieran adoptado.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 901

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 47

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 639

Texto que se propone:

Artículo 47. Corresponsabilidad en la financiación de las obligaciones de servicios público en transportes de competencia estatal.

1. Las obligaciones de servicio público, ~~salvo que en su declaración se determine otra cosa,~~ serán objeto de financiación en todo caso por la administración proponente, **sin perjuicio de que puedan establecerse regímenes de financiación complementarios o compartidos con otras administraciones.**

A tal efecto, con carácter previo a su establecimiento ~~declaración como obligación de servicio público por el Consejo de Ministros,~~ **deberá incorporarse al expediente el compromiso de su financiación expedido por el órgano de la administración proponente competente para la aprobación del gasto.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 902

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 48

Texto que se propone:

Artículo 48. Seguimiento y evaluación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, realizará el seguimiento de las obligaciones de servicio público de competencia estatal prestadas por los diferentes operadores, comprobando que se cumplen las condiciones impuestas para garantizar los servicios establecidos.

Asimismo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realizará el seguimiento de las hipótesis básicas de la "Propuesta para el Establecimiento de Obligación de Servicio Público", especialmente del nivel de demanda y la compensación de la administración, con el objetivo de conocer las desviaciones que puedan producirse con respecto a los estudios realizados en fase de planificación.

Con el resultado de estas comprobaciones se adoptarán las medidas que correspondan, de acuerdo con lo dispuesto en la ~~legislación general de contratación del sector público y de subvenciones y en la legislación sectorial que resulte de aplicación~~ **normativa reguladora de los contratos del sector público y en la legislación sectorial tanto a nivel nacional como europeo.**

2. En todo caso, la modificación o la extinción de las obligaciones de servicio público deberá respetar lo dispuesto en la normativa reguladora de los contratos del sector público y en la legislación sectorial **tanto a nivel nacional como europeo.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 640

ENMIENDA NÚM. 903

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 50

Texto que se propone:

Artículo 50. Prestación de servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal en régimen de **no exclusividad** ~~libre competencia~~.

En los servicios de transporte regular de personas por carretera de competencia estatal, de manera motivada, previo análisis del impacto en otros servicios en los que se encuentren establecidas obligaciones de servicio público, el Consejo de Ministros podrá autorizar la prestación del servicio en régimen de no exclusividad ~~libre competencia~~ en las rutas propuestas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana debiendo ~~pu~~ pudiendo, no obstante, imponer a los operadores que presten dichos servicios el cumplimiento de determinadas obligaciones en cuanto a expediciones, frecuencia, requisitos mínimos de material móvil, tarifas..., en virtud del procedimiento que se establezca reglamentariamente. No obstante, dicha autorización deberá hacerse previamente al establecimiento de las obligaciones de servicio público o a la publicación de los pliegos de contratos de servicio público que pudieran verse afectados.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 904

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

Texto que se propone:

Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, la decisión de acometer la ejecución de inversiones con participación de financiación pública en infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, en la Red Ferroviaria de Interés General, en los aeropuertos de interés general, en la infraestructura de recarga y repostaje y en los puertos de interés general cuando estas inversiones son financiadas por las autoridades portuarias, estará sometida al resultado de una evaluación ex ante de sus efectos, que se llevará a cabo en dos etapas:

- a) Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 641

b) Estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera.

El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 905

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone:

Enmienda de adición.

Disposición final XX (nueva). Modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Uno. Se modifica el apartado 7 del artículo 12 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 12. Obras y actividades prohibidas.

[...]

Las Autoridades con competencias en materia de tráfico y control de emisiones que detecten vehículos catalogados como grandes emisores podrán notificar esta circunstancia a su titular con la finalidad de que tome conciencia del impacto medioambiental de su vehículo e instarle a que proceda a su revisión. La identificación de estos vehículos podrá realizarse mediante sistemas de medición empírica de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada, en los términos que reglamentariamente se determinen.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 642

ENMIENDA NÚM. 906

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone:

Artículo XX (nuevo). Zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos pesados de mercancías.

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con coordinación con las Comunidades Autónomas, llevará a cabo un estudio de alcance nacional, para seleccionar los tramos de la Red de Carreteras de alta intensidad viaria que requieren la construcción, adecuación o reserva de suelo para dar servicios de aparcamiento seguro. Las ubicaciones de las áreas de estacionamiento de vehículos pesados de mercancías que actualmente se utilizan de forma habitual por los conductores de dichos vehículos, formarán parte de este estudio.

2. A partir de las conclusiones del estudio citado en el punto anterior, se llevará a cabo la selección y conversión, en su caso, de aparcamientos de vialidad invernal gestionados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para que sirvan como aparcamientos seguros, en la medida en que los usos sean compatibles.

3. Se establecerán las directrices para la explotación viable de estos estacionamientos en la red de Interés General (fórmulas público y/o privadas).

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 907

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 53

Texto que se propone:

Artículo 53. Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de las infraestructuras de transporte estatales.

4. En relación con las actuaciones en carreteras del Estado y con las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, serán objeto de análisis preliminar de rentabilidad socioambiental todas aquellas recogidas en alguno de los casos incluidos en el anexo II de la presente ley. Además, tendrán en cuenta los mecanismos de planificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 643

9. El Consejo de Ministros, por razones demostradas de interés general, podrá autorizar la continuación de aquellos expedientes donde el análisis preliminar no haya alcanzado un resultado positivo. La persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana informará a la Comisión del Congreso de estas últimas autorizaciones, así como a la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 908

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De supresión.

Precepto que se suprime:

Disposición adicional tercera

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 909

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 54

Texto que se propone:

Artículo 54. Estudio de rentabilidad de las infraestructuras de transporte estatales.

3. El Consejo de Ministros, por razones acreditadas de interés general, podrá autorizar la realización de la actuación que no haya alcanzado el umbral al que se refiere el apartado 1 del presente artículo. El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana informará a la Comisión del Congreso de los Diputados de estas últimas autorizaciones, así como a la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia. En ese caso se establecerán los mecanismos presupuestarios para evitar impactos en el mercado.

4. La Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con el objetivo de impulsar la innovación en la movilidad, tal y como se define en el Capítulo I del Título V, y teniendo en cuenta el potencial de descarbonización de los proyectos, podrá autorizar la realización de actuaciones que no hayan alcanzado el umbral al que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 644

ENMIENDA NÚM. 910

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone:

Disposición final XX (nueva). Modificación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Uno. Los apartados 2, 3, 4 y 5 del artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, quedan redactados en los siguientes términos:

«Artículo 15. Instalación de puntos de recarga eléctrica.

[...]

2. Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 10 millones de litros instalarán infraestructuras de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 150 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de veintidós meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

3. Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 5 millones de litros y menor a 10 millones de litros, instalarán infraestructuras de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, y una infraestructura de recarga de potencia igual o superior a 150kW, que deberán prestar servicio en un plazo de veintisiete meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

4. En el caso de que en una provincia, Ciudad Autónoma o isla no exista ninguna instalación de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 5 millones de litros, quienes ostenten la titularidad de las instalaciones que, ordenadas de mayor a menor volumen de ventas anuales agregadas de gasolina y gasóleo, conjunta o individualmente alcancen al menos el 10% de las ventas anuales totales en las citadas áreas geográficas en el año 2019 instalarán infraestructuras de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, y una infraestructura de recarga de potencia igual o superior a 150kW, que deberán prestar servicio en un plazo de 27 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

5. A partir de 2021, quienes ostenten la titularidad de las instalaciones nuevas de suministro de combustible y carburantes a vehículos o que acometan una reforma en su instalación que requiera una revisión del título administrativo, independientemente del volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo de la instalación, instalarán infraestructuras de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, y una infraestructura de recarga de potencia igual o superior a 150kW, que deberá prestar servicio desde la puesta en funcionamiento de la instalación o finalización de la reforma de la misma que requiera una revisión del título administrativo.»

Dos. Se añade un nuevo apartado en el artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, con la siguiente redacción:

«Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustible mencionadas en los puntos 2, 3, 4 y 5 de este artículo, podrán quedar exonerados temporalmente de las obligaciones citadas en caso de encontrar limitaciones técnicas relacionadas con la red eléctrica. Esta exoneración se producirá tras la remisión de un informe técnico al Ministerio para la Transición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 645

Ecológica y el Reto Demográfico que así lo justifique. Aquellas instalaciones que cuenten con limitaciones de esta naturaleza adecuarán la instalación de puntos de recarga eléctrica al máximo de su capacidad viable.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 911

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional octava

Texto que se propone:

Disposición adicional octava. ~~Estrategia o Plan~~ nacional de impulso al uso de la bicicleta **y vehículos de movilidad personal**.

1. El Gobierno ~~dispondrá de una~~ **fomentará la** ~~Estrategia o Plan~~ nacional de impulso al uso de la bicicleta **y vehículos de movilidad personal**, cuya ~~elaboración, implantación, seguimiento y actualización~~ corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con el resto de ministerios y actores implicados, elaborará un **a Estrategia Plan** nacional de impulso al uso de la bicicleta **y vehículos de movilidad personal**, que tendrá como finalidad:

[...]

d) Coordinar e impulsar el estacionamiento de bicicletas en hub de servicios de movilidad.

e) Coordinar e impulsar el transporte a través de los vehículos de movilidad personal.

2. La ~~Estrategia o Plan~~ **nacional** incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicha ~~Estrategia o Plan~~ se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad y adaptarse a las necesidades de la sociedad. La ~~Estrategia o Plan~~ será revisado y actualizado cada 5 años.

3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación de la ~~Estrategia o Plan~~ nacional de impulso al uso de la bicicleta **y vehículos de movilidad personal**, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 646

ENMIENDA NÚM. 912

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

Texto que se propone:

Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible ~~en el ámbito urbano~~.

1. ~~La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), participará en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, en la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano de viajeros reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.~~ **La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), contribuirá en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de servicios públicos de transporte colectivo de viajeros.**

A efectos de financiación, también se entenderán incluidos en el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible el servicio público del transporte público colectivo de carácter metropolitano gestionado por entidades locales supramunicipales, consorcios o entidades autonómicas.

[...]

4. **Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, teleféricos, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano o metropolitano en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.**

5. **Adicionalmente, este fondo financiará el sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad deficitarios, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 913

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 58

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 647

Texto que se propone:

Artículo 58. Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ).

1. El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a los siguientes fines, de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad:

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos urbanos de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda. **La financiación deberá ser suficiente para la prestación de un servicio de calidad y que sea sostenible social, económica y medioambientalmente, con niveles de servicio homogéneos en todos los territorios asegurando así la unidad de mercado.**

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones de concesión directa, a las que se accederá mediante una convocatoria de concurrencia no competitiva.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 914

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 59

Texto que se propone:

Artículo 59. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse.

1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano de viajeros:

a) Los municipios que efectivamente presten el referido servicio, independientemente de que tengan o no la obligación de hacerlo según lo señalado en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

~~a) Los municipios que cumplan alguna de las siguientes condiciones:~~

~~1.º Tener más de 50.000 habitantes de derecho, según el Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno.~~

~~2.º Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno, en los que concurren simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a 36.000 en la fecha señalada.~~

~~3.º Los municipios que, aun no reuniendo alguna de las condiciones recogidas en los apartados (1.º) y (2.º) anteriores, sean capitales de provincia o capitales de comunidad autónoma.~~

~~4.º Reglamentariamente se podrán establecer las condiciones en las que los municipios no incluidos en los apartados anteriores y que presten un servicio público colectivo de transporte urbano pudieran ser beneficiarios de estas subvenciones.~~

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 648

3. Los beneficiarios podrán prestar los servicios de transporte público colectivo ~~urbano~~ de viajeros en régimen de gestión directa por la Entidad Titular del mismo o mediante cualquiera de las formas de gestión indirecta contempladas en el ordenamiento jurídico.

[...]

5. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tendrá en cuenta en la convocatoria de las subvenciones financiadas con cargo al FESMO-FCPJ, entre otros, los siguientes extremos:

[...]

f) Los beneficiarios podrán prestar los servicios de transporte público colectivo de viajeros en régimen de gestión directa por la Entidad Titular del mismo o mediante cualquiera de las formas de gestión indirecta contempladas en el ordenamiento jurídico.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 915

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60

Texto que se propone:

Artículo 60. Procedimiento para la determinación de la cuantía de las subvenciones para la financiación de costes operativos.

1. Las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano de viajeros, se otorgarán por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para un periodo mínimo de tres años, con liquidaciones anuales **al inicio de cada ejercicio, a regularizar** a año vencido, de acuerdo con lo establecido en esta ley y en las bases reguladoras de estas subvenciones.

2. Serán beneficiarias las entidades que reúnan los requisitos previstos en el artículo 59 y que así lo soliciten.

3. Reglamentariamente **o mediante resolución del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana** se establecerá la metodología de cálculo de la subvención total neta a percibir por cada beneficiario durante el periodo al que se refiere el apartado 1, y se concretarán los criterios de asignación a partir de los siguientes conceptos:

[...]

d) Factor de equidad (FE): indicador que tenga en cuenta la capacidad de la entidad beneficiaria para financiar un transporte público colectivo urbano de viajeros de calidad con sus propios recursos, y favoreciendo siempre la adecuada organización del sistema de movilidad en el territorio y la eficiencia en la gestión por parte de las entidades. Este factor corrector en ningún caso sería inferior a ~~0,8~~ 1,0 ni superior a 1,2.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 649

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 916

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone:

Disposición final XX (nueva). Inclusión de actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible en el Catálogo de medidas estandarizadas de eficiencia energética.

En el Catálogo de medidas estandarizadas de eficiencia energética regulado en el artículo 18 del Real Decreto 36/2023, de 24 de enero, por el que se establece un sistema de Certificados de Ahorro Energético se incluirán en todo caso actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 917

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional novena

Texto que se propone:

«Disposición adicional novena. Información para el repostaje y la recarga eléctrica de vehículos.

1. En desarrollo de la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010 por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, en lo relativo a las acciones prioritarias a) y b) de su artículo 3, el Gobierno pondrá a libre disposición la información sobre la localización de las estaciones de acceso público **y las ubicadas en hub de servicios de movilidad** para el repostaje de combustibles para vehículos, incluido el hidrógeno, y los puntos de recarga eléctrica, así como las características del servicio que prestan.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 650

ENMIENDA NÚM. 918

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

De modificación.

Precepto que se modifica:

Anexo I

Texto que se propone:

ANEXO I

Provisión de datos de transporte y movilidad.

1. Datos de la oferta de servicios programados de transporte de personas.

Se refiere a toda la información de servicios de transporte de personas que están programados mediante horarios o frecuencias y a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad:

[...]

c) Datos a proporcionar: rutas, paradas, horarios, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental, servicios adicionales al transporte, **perturbaciones, información de estado en tiempo real tales como retrasos, anulaciones**, así como toda la información sobre servicios de transporte programado requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos y **apartado 2 relativo a datos dinámicos** del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos. **Estos datos podrán incluir también, en el caso de los operadores de movilidad compartida y previo acuerdo del operador y la autoridad municipal, las pautas de uso de los vehículos compartidos, para maximizar la contribución de dicho servicio a los objetivos municipales de movilidad sostenible.**

[...]

2. Datos de la oferta de servicios a la demanda de transporte de personas y movilidad.

Se refiere a toda la información de servicios a la demanda de transporte de personas y de movilidad que están a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad, previa solicitud de estos.

a) Servicios de transporte y movilidad incluidos: Servicios de autobús o transbordador a la demanda, taxi, vehículo turismo con conductor, coche o moto compartido, coche o moto de alquiler, bicicleta, ciclo o patinete compartido, bicicleta, ciclo o patinete de alquiler, **hub de servicios de movilidad con información de los servicios disponibles en los mismos** y todos aquellos servicios de transporte de personas y movilidad que se lleven a cabo mediante demanda.

b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, administraciones públicas y cualquier otra entidad **pública o privada** en su papel de generadora de servicios de transporte de personas o proveedora de servicios de movilidad, o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 651

3. Datos de las infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

Se refiere a toda la información de las infraestructuras vinculadas a los servicios de transporte de personas y relevante para éstos.

a) Infraestructuras incluidas: Terminales y estaciones, apeaderos, intercambiadores, aparcamientos ~~disuasorios~~, aparcamientos seguros para bicicletas, así como cualquier otra infraestructura de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad relevante para la programación y realización del viaje.

b) Responsables del suministro de datos: los titulares de la infraestructura o equipamiento y los gestores de la misma, así como cualquier otro intermediario, cada uno con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos a proporcionar: andenes, accesibilidad para personas de movilidad reducida, puntos de información, reserva y venta, conexiones con otras rutas y modos de transporte, aparcamientos ~~disuasorios~~ y aparcamientos seguros para bicicletas o ciclos, servicios ofrecidos y cualquier otra información que pueda resultar de interés para la programación, la realización y el desarrollo del viaje, **perturbaciones, información de estado en tiempo real tales como retrasos, anulaciones**, así como toda la información sobre infraestructuras de transporte y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos y **apartado 2 relativo a datos dinámicos** del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos. Se excluye de lo anterior la información relativa a los puntos de suministro de combustibles tradicionales (gasolinas, gasóleos) y de fuentes de energía alternativas (biocarburantes, GNC, GNL, GLP, hidrógeno, electricidad), que se proveerá según lo previsto en la normativa sectorial aplicable.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 919

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De adición.

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone:

Artículo 62 bis. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, habilitará anualmente una partida de los Presupuestos Generales del Estado para el fomento de la movilidad sostenible, exceptuando la movilidad en el ámbito urbano e interurbano ya recogido en el artículo 56 de esta ley.

2. Esta partida estará destinada a fomentar proyectos de inversión ligados con el desarrollo de una red de infraestructura de recarga de acceso público, priorizando la interurbana en las zonas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 652

menos estratégicas, así como los relativos a la renovación de flotas de transporte de mercancías y viajeros con el objeto de su descarbonización.

Esta financiación se llevará a cabo mediante exenciones fiscales, subvenciones en régimen de concurrencia competitiva y por subvención directa.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 920

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima

Texto que se propone:

Disposición adicional undécima. Transporte ferroviario de mercancías.

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en las estrategias para el impulso del transporte ferroviario de mercancías.

En el plazo de 3 meses desde la publicación en el BOE de esta Ley, el Gobierno aprobará los objetivos de incremento del uso del transporte intermodal ferroviario de mercancías, así como sus objetivos de reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) hasta 2030 estimados. Se definirán antes de ese mismo plazo los indicadores de seguimiento que evalúen la eficacia de las acciones en la estrategia para el impulso del transporte ferroviario adoptadas para alcanzar ambos objetivos, uso del FFCC y reducción de GEI. Todo ello bajo el «Plan Mercancías 30».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 921

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 63.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 653

Texto que se propone:

Artículo 63. Principios rectores específicos aplicables al espacio controlado de pruebas para la movilidad.

1. Las acciones enmarcadas en el espacio controlado de pruebas se registrarán por los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica y estarán orientadas a la innovación en la movilidad, así como por el respeto a los derechos de propiedad intelectual del resultado del proyecto en favor del promotor y realizador del mismo.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 922

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 66.

Texto que se propone:

Artículo 66. Régimen de admisión y participación.

2. Los proyectos deberán contener las medidas de seguridad adecuadas para los participantes, los terceros, las infraestructuras y el sistema de transportes en general, pudiendo ser inadmitidos en caso de observarse en el proceso de evaluación y valoración de los riesgos, que las medidas de seguridad previstas no son suficientes.

A criterio de la Comisión de personas expertas en movilidad, la innovación en movilidad de un proyecto piloto deberá referirse, al menos, a uno de los siguientes aspectos:

[...]

6. El presente artículo no será de aplicación para aquellos proyectos en los que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana esté trabajando en el momento de entrada en vigor de esta Ley.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 923

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 654

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 69.

Texto que se propone:

Artículo 69. Protocolo de pruebas.

4. En el protocolo se establecerán todas las cautelas necesarias para garantizar en cada prueba un sistema específico de protección de los participantes que sea proporcionado al nivel de riesgo del proyecto, conforme a los objetivos establecidos en la legislación vigente en materia de protección de datos y protección de las personas usuarias de servicios de transporte. A tal efecto, el régimen de garantías podría incluir un seguro de responsabilidad civil, aval bancario, seguro de caución u otra equivalente, adecuada a la naturaleza del proyecto, de acuerdo con lo previsto en la sección 2.ª del presente capítulo.

Asimismo, se establecerán cuantas cautelas sean necesarias para garantizar que la realización de las pruebas no afecte a la estabilidad y normal funcionamiento del sistema de transportes, a servicios regulares ya establecidos o a terceros no participantes en las pruebas.

Por otro lado, quedarán identificados los elementos que, por ser parte de información confidencial, no deban ser objeto de publicación.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 924

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 73.

Texto que se propone:

Artículo 73. Responsabilidad.

1. Los daños personales ~~o patrimoniales~~ **y materiales** causados a los participantes como consecuencia del desarrollo de las pruebas, incluso los debidos a fallos técnicos o humanos, serán indemnizados por el promotor con arreglo al régimen de garantías que se haya establecido en el protocolo **cuando se produzcan por un incumplimiento suyo del protocolo, se deriven de riesgos no informados por él o cuando medie culpa o negligencia por su parte.**

Asimismo, el promotor responderá por las pérdidas patrimoniales que sean consecuencia directa de dichos daños materiales y personales.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 655

ENMIENDA NÚM. 925

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De adición.

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). Establecimiento de objetivos de infraestructura de recarga en la vía pública.

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico establecerá objetivos vinculantes de número de puntos de recarga en la vía pública en España, calendarizado por años, y con criterios de capilaridad en el territorio nacional, así como criterios de calidad y en lo referente a la potencia instalada.

Dichos objetivos deberán establecerse en las siguientes categorías para cada año, al menos hasta el 31 de diciembre de 2035:

1. Infraestructura de recarga de acceso público dedicada a vehículos ligeros:

- Número de puntos de recarga de hasta 22 kW de potencia.
- Número de puntos de recarga de más de 22 y menos de 50 kW de potencia.
- Número de puntos de recarga de al menos 50 y menos de 150 kW de potencia.
- Número de puntos de recarga de al menos 150 y menos de 250 kW de potencia.
- Número de puntos de recarga de al menos 250 kW de potencia.
- Número de puntos de recarga de al menos 250 kW de potencia, por cada 100 km en las carreteras de la red RTE-T.

2. Infraestructura de recarga en la vía pública dedicada a vehículos pesados:

- Número de puntos de recarga de 300 kW de potencia, por cada 60 km en las carreteras de la red RTE-T Básica y Global, respectivamente.
- Número de puntos de recarga de al menos 800 kW de potencia, por cada 60 km en las carreteras de la red RTE-T Básica y Global, respectivamente.
- Número de puntos de recarga de al menos 1.200 kW de potencia, por cada 60 km en las carreteras de la red RTE-T Básica y Global, respectivamente.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 926

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 88.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 656

Texto que se propone:

Artículo 88. Actualizaciones en las necesidades de datos de los servicios de transporte de personas, de infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

El anexo I de la presente ley y los plazos establecidos en los artículos 86 y 87 podrán ser modificados por orden ministerial de la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con objeto de adecuarlos a la evolución de la digitalización del transporte y movilidad y de la tecnología, **pudiendo ser las modificaciones aplicables a grupos específicos de empresas de servicios de transporte de pasajeros que, por sus circunstancias particulares, acrediten la necesidad de una extensión en el plazo establecido.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 927

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 93.

Texto que se propone:

Artículo 93. Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte.

1. Las administraciones públicas fomentarán la implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y de sistemas integrados de información y venta para el sistema de transportes público y, en su caso, los servicios de movilidad, priorizando los servicios de movilidad cotidiana.

2. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible se elaborará y aprobará por parte del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible un plan para la implementación de estos sistemas integrados de información y venta, fomentando aquellas soluciones que resulten interoperables.

3. Las aplicaciones de movilidad que se diseñen deberán dar cumplimiento a la normativa sobre condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social.

4. Las condiciones que definen los acuerdos técnicos y financieros entre los servicios de transporte de pasajeros y los proveedores independientes de billetes de transporte multimodales digitales deberán ser razonables, justas, transparentes y proporcionadas.

5. En el plazo de 12 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, desarrollará reglamentariamente las condiciones descritas en el apartado 4 anterior, así como las potestades de supervisión y resolución de conflictos a tal efecto, que corresponderán a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 657

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario VOX al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2023.—**José María Figaredo Álvarez-Sala**, Portavoz sustituto del Grupo Parlamentario VOX.

ENMIENDA NÚM. 928

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Al título del Proyecto/Proposición de Ley

Texto que se propone:

Ley de Movilidad ~~Sostenible~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 929

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Exposición de Motivos.

Texto que se propone:

I

La movilidad desempeña un papel fundamental en la vida de las personas. La facilidad de los desplazamientos no solo favorece la libertad de elección del lugar de residencia y el ejercicio efectivo del derecho al trabajo, sino que es indispensable para acceder a otros servicios públicos esenciales como son la educación y formación, así como la sanidad, así como al ocio y disfrute del tiempo libre. Resulta, en definitiva, un elemento determinante del bienestar de las personas y su calidad de vida.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 658

En este sentido, en el primer párrafo del artículo 19 de la Constitución Española se establece que «los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional». Igualmente, el artículo 139 expresa que «todos los españoles tienen los mismos derechos y obligaciones en cualquier parte del territorio del Estado y que «ninguna autoridad podrá adoptar medidas que directa o indirectamente obstaculicen la libertad de circulación y establecimiento de las personas y la libre circulación de bienes en todo el territorio español».

El Informe del Parlamento Europeo sobre movilidad urbana sostenible del año 2014 (2014/2242) ya entiende la movilidad como un derecho del ciudadano, estableciendo que «la movilidad no es un fin en sí mismo, sino que debería ser un derecho para todos [...] La misión de la movilidad es facilitar a todos, incluidas las personas de movilidad reducida, el acceso a los centros de enseñanza, al trabajo, a la cultura, a las actividades de ocio y a los servicios de salud [...]».

En consecuencia, propone reorientar la movilidad hacia modos de transporte más sostenibles, que permitan a su vez proteger la salud, el medioambiente, el clima, el bienestar y la seguridad de toda la ciudadanía.

Si atendemos a las distintas manifestaciones internacionales de la movilidad, puede observarse una indudable evolución de este concepto, antaño identificado con el transporte y el tráfico, en tanto que en la actualidad adquiere un carácter transversal y ya se extiende a todos los ámbitos y circunstancias de la vida de las personas y del funcionamiento de la sociedad en general.

En efecto, la movilidad aparece también esencialmente vinculada a las políticas de protección del medio ambiente y el clima, así como, en general, al desarrollo económico y social de los territorios, resultando fundamental para el logro de los objetivos de cohesión de los diferentes estados y regiones.

De acuerdo con estas ideas preliminares, la movilidad se debe entender como un nuevo derecho de los ciudadanos y las ciudadanas, que los poderes públicos están obligados a regular y a salvaguardar, si bien, no como un fin en sí misma, sino como un medio para el ejercicio de otros derechos.

En consecuencia, la movilidad se debe entender como ese derecho de los españoles a circular por todo el territorio nacional que los poderes públicos deben respetar y salvaguardar, si bien, atendiendo a que, además, es un medio para el ejercicio de otros derechos.

Por otro lado, **se debe tener en cuenta que** las necesidades de movilidad de las personas son cada vez más diversas y complejas, y pueden y deben articularse mediante nuevos instrumentos o soluciones creativas, como reflejo de una sociedad crecientemente interrelacionada e innovadora. Por ello, la administración está llamada a jugar un papel especialmente activo para llevar a cabo una adecuada planificación, gestión y control de la movilidad. [...]

No existe actualmente una definición única de la movilidad, ni está taxativamente establecida su diferencia con el concepto de transporte, pero sí que existe un cierto grado de consenso a nivel internacional en considerar que la movilidad se centra en las personas y la satisfacción de sus necesidades de desplazamiento, mientras que el transporte, en el que se incluyen los vehículos, los servicios y las infraestructuras, es el instrumento necesario para permitir los desplazamientos necesarios para el desarrollo de la movilidad y el abastecimiento de la población.

En consecuencia, la movilidad aparece como una necesidad vinculada al conjunto de actividades sociales como trabajar, estudiar, producir, interrelacionarse, acceder al ocio, garantizar la salud y la calidad de vida o consumir bienes o servicios. La separación espacial de estas actividades demanda un sistema de movilidad que permita su adecuada realización, situando a la persona en el centro de todo este sistema.

Cabe asimismo resaltar la importancia de garantizar que el acceso a este derecho a la movilidad debe satisfacerse en todo el territorio, siendo para ello imprescindible atender las necesidades de las zonas afectadas por procesos de despoblación.

De manera adicional, ~~en un sistema descarbonizado y eficiente, con unos objetivos climáticos y ambientales cada vez más ambiciosos,~~ resulta imprescindible abordar los impactos negativos tan ~~significativos~~ que se **podieran derivar** ~~derivan~~ del sector del transporte tal y como se ha venido desarrollando en décadas anteriores. Por ello, el transporte público, la intermodalidad y la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 659

posibilidad de utilizar las formas de movilidad activas como andar o ir en bicicleta o ciclo, deben tener un papel **relevante esencial** en un nuevo modelo de movilidad **sostenible**.

Surge así la necesidad de que los sistemas de transportes se relacionen entre sí y se vinculen con la evolución de la sociedad, el progreso económico y social, el medio ambiente y el clima, la generación y el consumo de energía, el desarrollo urbano y territorial, y la calidad de vida **y la libertad** de las personas.

En definitiva, se trata de evolucionar desde la política de transportes a la política de la movilidad sostenible de personas y mercancías que ha de guardar relación con las políticas económicas, sociales **y de respeto al medio ambiente ambientales**.

~~Apesar de la progresiva incorporación de las mujeres en el sector, tanto en puestos productivos como de dirección, su presencia sigue siendo menor lo que requiere una mayor implicación por parte de las instituciones en la identificación de los factores que inciden en la mayor masculinización de la profesión y la creación de recursos y análisis que corrijan la situación y generen un aumento del interés y la participación de las mujeres:~~

El Estado debe asegurar que este ~~novedoso~~ derecho se ejerce en condiciones de igualdad en todo el territorio nacional, y que a su vez constituye una herramienta indispensable para el ejercicio de otros derechos constitucionales como son, no sólo ~~entre otros~~ el derecho a la libre circulación por el territorio nacional (artículo 19 de la Constitución Española), **sino también** el derecho a la educación (artículo 27 de la Constitución Española), el derecho al trabajo (artículo 35 de la Constitución Española), el derecho a la protección de la salud (artículo 43 de la Constitución Española), o el derecho a disfrutar de un medioambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo (artículo 45 de la Constitución Española).

Por ello, sin perjuicio de la utilización de los otros títulos competenciales estatales más específicos que hasta ahora han permitido al Estado regular el tráfico y las infraestructuras, y el resto de competencias transversales y en especial la que le asiste en materia de medio ambiente y procedimiento administrativo, muchos de los preceptos de esta ley se dictan al amparo de la competencia exclusiva del Estado para la regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos constitucionales del artículo 149.1.1 de la Constitución Española, ~~respetando las competencias asumidas por las Comunidades Autónomas en los estatutos.~~

En este sentido, debe repararse en que buena parte del contenido de esta ley tiene carácter puramente principal o programático, dejando un amplio espacio para el posterior desarrollo normativo. ~~por parte de las administraciones a quienes compete formular sus propias políticas de movilidad sostenible: De hecho, se enuncian en la ley los principios básicos que a nivel global inspiran las políticas de movilidad sostenible; - Transporte e infraestructuras y que se resumen en la concepción de la movilidad como un derecho del ciudadano que el poder público debe proteger; como elemento de cohesión social y territorial que ha de servir para estimular la equidad social en el conjunto del territorio, tanto en el ámbito urbano como en el rural; basado teniendo en cuenta la digitalización y el avance tecnológico como gran oportunidad para la transformación y la mejor conexión entre infraestructura, servicio y ciudadanos; en la sostenibilidad, entendida desde una triple integración de la «equidad económico-social», la «eficiencia energética» y el «respeto al entorno natural y urbano». ; y, finalmente, en la lucha contra el cambio climático, la reducción de la contaminación atmosférica y la mejora de la calidad del aire, en el punto de mira para el cumplimiento de los compromisos adoptados en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.~~

~~En relación con las políticas de calidad del aire, la Agencia Europea del Medioambiente (AEMA) cuantifica en más de 20.000 las muertes prematuras que se producen anualmente en nuestro país debido a contaminantes atmosféricos que degradan la calidad del aire especialmente en entornos urbanos, principalmente NO₂ y pequeñas partículas suspendidas en el aire, siendo el transporte el principal foco emisor de dichos contaminantes.~~

~~También la AEMA concluye que los efectos de la exposición a la contaminación del aire o al ruido afectan especialmente a la población más vulnerable por razón de su estatus socioeconómico, por factores como su nivel de ingresos, situación de empleo o nivel educativo. Así, las personas de edad avanzada, los menores, las personas con problemas de salud y las personas de bajo poder adquisitivo son más vulnerables a la mala calidad del aire y el ruido que la población en general y, además, son los que tienen menos oportunidades de modificar sus condiciones de vida o lugar de~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 660

residencia, lo que también determina una mayor exposición a estas emisiones. Por tanto, las políticas encaminadas a la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido en las ciudades benefician especialmente a estos colectivos más vulnerables.

Por último, Cabe mencionar que la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI (AIReF), en su estudio de Evaluación del Gasto Público correspondiente al año 2019 relativo a Infraestructuras de Transporte («spending review»), establece, como primera propuesta, el desarrollar una ley transversal de movilidad. Concretamente, señala lo siguiente: «España carece de una legislación actualizada que regule con normas homogéneas la inversión en infraestructuras de los diferentes modos de transporte, así como de los servicios que prestan. Se propone aprobar una nueva legislación integral de movilidad e infraestructuras de transporte, que defina criterios y objetivos comunes para todos los modos de transporte. y alinee su planificación y gestión con los compromisos internacionales suscritos en materia de movilidad sostenible. La norma debe regular el proceso de elaboración y actualización del Plan Nacional de Movilidad e Infraestructuras de Transporte y ha de definir la **dirección** gobernanza de los proyectos y su evaluación. La regulación debe incluir reglas comunes para los procesos de participación pública, evaluación ex ante y ex post del impacto económico, social y ambiental de planes y proyectos».

II

En 2015, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, ofreciendo una oportunidad para que los países y sus sociedades pudieran emprender un nuevo camino dirigido a mejorar la vida de todos, con un futuro sostenible, y socialmente justo. La Agenda cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible para transformar el mundo. Estos objetivos no incluyen el derecho a la movilidad, pero la movilidad sostenible resulta imprescindible para poder avanzar en la consecución de la mayoría de ellos; concretamente, es básica para el «ODS-7 Energía asequible y no contaminante», ya que el transporte es responsable del 29 % de los gases de efecto invernadero, para el «ODS-9 Industria, innovación e infraestructura», ya que el derecho a la movilidad sostenible requiere la disposición de infraestructuras resilientes, y el «ODS-11 Ciudades y comunidades sostenibles», que engloba, entre otras cuestiones, la necesidad de mejorar la seguridad vial y disponer de un sistema de transporte público. Pero además, esta ley se alinea con el ODS-3 «Salud y bienestar», el ODS-10 «Reducción de las desigualdades» o el ODS-13 «Acción por el clima», al buscar una movilidad de calidad, sostenible, responsable con el medioambiente que redunde en la calidad de vida, bienestar y ofrecer oportunidades a los ciudadanos y las ciudadanas al asegurar su derecho a la movilidad y tangencialmente con los ODS 12, 14 y 15, referidos a «Producción y Consumos Sostenibles» (por el uso racional de materiales), «Vida Submarina» (por el impacto de la actividad de transporte marítimo y las infraestructuras asociada) y «Vida de los Ecosistema Terrestres» (por la ocupación del territorio, la fragmentación de hábitats, el efecto barrera y colisiones aéreas y atropellos de fauna) y el ODS n.º 17 «Alianzas para lograr los objetivos» ya que la ley va a favorecer la coordinación entre administraciones y permitirá mejorar la coherencia de las políticas para el desarrollo sostenible.

El Pacto Verde Europeo («European Green Deal») presentado por la Comisión Europea en diciembre de 2019 (COM/2019/640 final) como respuesta a los desafíos climáticos y medioambientales, establece la necesidad de acelerar la transición a una movilidad sostenible e inteligente. Concretamente, indica que «lograr un transporte sostenible significa que los usuarios sean lo primero y que se les faciliten alternativas a sus hábitos actuales de movilidad más abordables, accesibles, sanas y limpias».

La Comisión Europea señala, además de otros elementos directamente relacionados con el cambio climático y transición energética abordados en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, cuatro aspectos fundamentales que esta ley tiene en cuenta: a) el impulso del transporte multimodal; b) el papel creciente de la movilidad multimodal automatizada y conectada y de los sistemas de gestión inteligente del tráfico; c) la relación entre el precio del transporte y sus repercusiones sobre el medio ambiente y la salud, y d) la necesidad de un transporte, y en especial de un transporte urbano, menos contaminante, así como de un tratamiento combinado de las emisiones, congestión urbana y mejora del transporte público.

La Estrategia de Movilidad Inteligente y Sostenible Europea, presentada en diciembre de 2020, sienta las bases de cómo el sistema de transporte de la Unión Europea puede lograr su

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

transformación verde y digital y ser más resistente a las crisis futuras, con una reducción del 90 % en las emisiones para 2050 gracias a un sistema de transportes inteligente, competitivo, seguro, accesible y asequible.

Asimismo, en España se dispone de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada como hoja de ruta para la transformación del sistema de transportes y movilidad, así como de la política nacional urbana, que apuesta por una visión integrada, coherente y transversal de pueblos y ciudades y para ello marca como objetivo favorecer la ciudad de proximidad y los medios de transporte sostenible. Con una mayor inversión pública y privada en la modernización y ecologización de flotas e infraestructuras, en el impulso a la movilidad activa y en el refuerzo del mercado único, se tiene una oportunidad histórica para lograr que el transporte europeo sea más sostenible, más competitivo a nivel mundial y más resiliente.

Por último, indicar que el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) aprobado por la Comisión Europea el 16 de junio de 2021, establece dentro de las reformas a acometer como parte de la Componente 1, la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible que regule actividades relacionadas con el transporte y la movilidad, incluyendo cuestiones relacionadas con la planificación y financiación de infraestructuras y servicios de transporte, la mejora de la gobernanza, los combustibles alternativos, la movilidad inclusiva, el fomento de la innovación y la digitalización, la mejora de la transparencia y la rendición de cuentas. Esta ley por tanto responde a la reforma contemplada en la Componente 1 «Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos», en particular en la medida R2 «Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte». La publicación y entrada en vigor de esta Ley dará cumplimiento al hito 3 según lo recogido en la Decisión de Implementación del Consejo (CID por sus siglas en inglés). Con relación al cumplimiento del principio «no causar daño significativo» (DNSH por sus siglas en inglés), exigible a todas las medidas del Plan de Recuperación, el contenido de esta norma es plenamente respetuoso con dicho principio, en tanto contribuye a la transformación sostenible de la movilidad y el transporte y supone por tanto un avance en materia medioambiental. Tal y como se incluyó en la ficha del Componente 1, aprobada por la Comisión Europea, esta reforma incluye una serie de medidas que no supondrán un impacto perjudicial significativo sobre ninguno de los 6 objetivos medioambientales a considerar para la aplicación del principio DNSH. En cuanto al etiquetado de la medida con relación a lo dispuesto en los anexos VI y VII del Reglamento 2021/241, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, esta reforma en sí no tiene ningún etiquetado. Esta ley, incluida como Reforma en el PRTR, no regula ninguna de las inversiones incluidas en el PRTR ni se prevé que el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ), previsto en el artículo 57, se dote con fondos del PRTR. En todo caso, si alguna inversión o actuación derivada de esta ley llegase a tener financiación del PRTR, se respetará el etiquetado climático que pudiera corresponder a dicha inversión o actuación.

Por su parte, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC) es el instrumento de planificación para cumplir con los objetivos y metas de la Unión Europea en el marco de la política energética y climática. El PNIEC tiene como objetivo avanzar en la descarbonización, sentando unas bases firmes para consolidar una trayectoria de neutralidad climática de la economía y la sociedad en el horizonte 2050. En concreto, para contribuir a la descarbonización del sector de la movilidad, y plenamente alineado con esta ley, el PNIEC apuesta, entre otras medidas, por el cambio modal, la reducción de los tráfico, el uso del transporte público colectivo, la movilidad sostenible y la electrificación de los consumos energéticos del sector del transporte.

III

[...]

IV

Las administraciones públicas están al servicio de los ciudadanos y trabajan por el **bien común** interés general, debiendo cooperar unas con otras. y acordar de manera voluntaria, la forma en la que ejercerán sus competencias:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 662

La satisfacción a un nivel razonable de las necesidades de **los españoles** la ciudadanía en materia de movilidad **y transportes**, en especial la cotidiana, exige, ~~no solo~~ reforzar en este ámbito los principios de cooperación y coordinación que rigen con carácter general, conforme al título III de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, las relaciones entre administraciones públicas, ~~sino avanzar hacia el enfoque de la cogobernanza.~~

Son varias las recomendaciones, procedentes de instituciones nacionales e internacionales para acometer reformas que propicien mecanismos más sólidos y robustos de coordinación y colaboración entre administraciones. Por ejemplo, ~~la Recomendación del Consejo de la Unión Europea, de 20 de julio de 2020, relativa al Programa Nacional de Reformas de 2020 de España, y por la que se Emite un Dictamen del Consejo sobre el Programa de Estabilidad para 2020 de España (2020/C 282/09), indica que «De modo más general, una coordinación reforzada y sostenida entre los distintos niveles de gobierno podría aumentar la eficacia de las políticas encaminadas a facilitar la recuperación».~~ Y En el ámbito específico de las infraestructuras de transporte ~~lo mismo ha hecho~~ la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI, en el ya mencionado estudio de Evaluación del Gasto Público correspondiente al año 2019 relativo a Infraestructuras de Transporte («spending review») presentado el 30 de julio de 2020, establece en su propuesta n.º 13: «Crear mecanismos de coordinación y cooperación entre las administraciones y reformar la Conferencia Sectorial **de Transportes e Infraestructuras**».

El título I de la ley crea y regula, como instrumento de cooperación y coordinación, el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, inspirado en otros sistemas nacionales existentes en el ordenamiento jurídico vigente, como son el Sistema Nacional de Protección Civil, regulado en la Ley 17/2015, de 9 de julio, el Sistema Nacional de Salud, regulado en la Ley 16/2003, de 28 de mayo, de cohesión y calidad del Sistema Nacional de Salud, o el Sistema para la Autonomía y Atención a la Dependencia, regulado en la Ley 39/2006, de 14 de diciembre de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia.

El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible se concibe como un instrumento para facilitar el ejercicio del derecho a la movilidad, como el elemento necesario para poder ejercer otros derechos constitucionales, tal y como se destaca en **la presente el apartado I de la presente** exposición de motivos. Asimismo, este Sistema facilitará el ejercicio ~~cooperativo, coordinado y eficiente~~ de las competencias distribuidas por la doctrina constitucional entre las administraciones públicas, a la luz de las nuevas circunstancias y demandas sociales, al interconectar de manera abierta y flexible la pluralidad de servicios y actuaciones destinados al objetivo común.

El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible cuenta con diversos instrumentos para su desarrollo:

El primero de ellos es la Conferencia Sectorial de **Transportes e Infraestructuras**, como principal órgano de cooperación entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y las Comunidades Autónomas en materia de movilidad y transportes.

~~El segundo es el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, concebido como instrumento de cooperación entre las administraciones competentes en materia de transportes y movilidad, de los regulados en el artículo 145 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en el que tendrán representación tanto las Comunidades Autónomas, y ciudades con estatuto de autonomía, como los municipios de más de 1 millón de habitantes y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.~~

El ~~tercer~~ **segundo** órgano colegiado que forma parte del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible es el Consejo Superior de Movilidad Sostenible. Para el diseño e implementación de las políticas públicas en el ámbito de la movilidad, es fundamental contar con la participación de la sociedad y con los adecuados instrumentos ~~de gobernanza~~ para canalizar esa participación.

Hasta el momento de aprobación de la presente ley, existían en el ordenamiento jurídico español dos Consejos de carácter consultivo en materias vinculadas al transporte y la movilidad:

— El Consejo Nacional de Transportes Terrestres, regulado en el artículo 36 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

— El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, creado por la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 663

El Consejo Superior de Movilidad Sostenible integrará al primero y asegurará la coordinación con el segundo, que mantendrá su naturaleza de órgano consultivo en el ámbito del tráfico y la seguridad vial. Será el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate de la administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes, y se constituirá en secciones, según los diferentes ámbitos temáticos en los que se considere necesario estructurar su actividad.

~~Cabe destacar que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana dispone, además, de un Consejo Asesor que no se integrará en el Consejo Superior de Movilidad Sostenible al tener, además de las funciones relativas a infraestructuras, funciones relativas al ámbito de la vivienda y la agenda urbana. Este Consejo Asesor también tiene funciones específicas asignadas por normativas sectoriales. En la disposición adicional primera se establecen los aspectos esenciales, mientras que su régimen de funcionamiento se regulará por orden ministerial.~~

El cuarto instrumento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible es un instrumento digital: el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

Los documentos más avanzados de **gestión gobernanza** pública publicados por organismos internacionales, como la OCDE, insisten en la necesidad de mejorar la calidad en la formulación de las políticas públicas a través de la incorporación de datos, o «evidencias» en la toma de decisiones. Se trata de un aspecto fundamental para que los ciudadanos ~~y las ciudadanas~~ mantengan la confianza en los decisores políticos y en las decisiones que toman, en entornos cada vez más complejos, fragmentados e impredecibles. Disponer de información sistematizada sobre el funcionamiento del sistema de transportes y movilidad, es un aspecto crítico para el diseño sólido de las políticas públicas de movilidad y transportes de todas las administraciones públicas. A su vez, para poder tener una visión completa, es necesario que esta información esté estructurada y se alimente de distintas fuentes, tanto públicas como privadas. Recientes experiencias en la gestión de la crisis sanitaria del Covid-19 han revelado que los sistemas de gestión de información de las administraciones públicas tienen una importante capacidad de mejora. El EDIM se concibe como el instrumento con el que pueda estructurarse esta información. Se trata de una herramienta concebida como modular y escalable, que deberá recoger la información actualizada sobre la oferta y la demanda de transportes, entre otras cuestiones. El propio sistema se irá perfeccionando a través de la labor del ~~Foro Administrativo~~ **Consejo Superior** de Movilidad Sostenible.

Por último, el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios que regula el título II, cierran la relación de instrumentos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

V

El título II recoge las medidas para fomentar una movilidad sostenible. Concretamente integra un conjunto de preceptos, instrumentos, procedimientos e iniciativas sobre movilidad sostenible. ~~que complementan la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, con el objetivo de favorecer la transición de la oferta del sistema de transportes hacia modos, medios, servicios y pautas de movilidad más eficaces, energéticamente eficientes, seguros, accesibles, asequibles, equitativos y con menos emisiones. Para lograr estos objetivos, la transición debe n realizarse **cambios** mediante una integración tanto vertical en todos los niveles de las administraciones públicas, como horizontal entre territorios, modos de transporte, sectores de actividad conexos, **teniendo en cuenta las necesidades y capacidades de los españoles y de la Nación.** y la ciudadanía, y de esta manera también se contribuirá a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 y del resto de Acuerdos internacionales como la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas o el Acuerdo de París, contribuyendo al desarrollo de asentamientos urbanos sostenibles e inclusivos, a la lucha contra el cambio climático y la descarbonización a largo plazo.~~

En el capítulo I de este título, se regula el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), como marco esencial de orientaciones para la planificación sostenible de la movilidad por parte de todas las administraciones públicas, así como los documentos complementarios del DOMOS. El DOMOS incluirá las directrices generales para la movilidad sostenible, especificando las aplicables a las zonas urbanas y metropolitanas y a las zonas rurales o de baja densidad de población y un sistema de indicadores como mecanismo de información sobre el estado del transporte y la movilidad, así como para la evaluación de las políticas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 664

implantadas. Además, como documentos complementarios del DOMOS, será necesario desarrollar directrices metodológicas, así como guías de buenas prácticas, con actuaciones y experiencias satisfactorias de los agentes del sistema de transportes y movilidad que puedan ser adoptadas o ejecutadas por otros, recogiendo en este capítulo los ámbitos mínimos para su elaboración.

Las cuatro secciones del capítulo II abordan diferentes aspectos de la planificación y gestión de la movilidad, incluyendo obligaciones específicas en cuanto a los instrumentos de planificación de la movilidad.

En concreto, en la sección 1.^a se establece el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) ~~y su equivalente para las Comunidades Autónomas~~ y se recogen obligaciones para la elaboración de planes de movilidad sostenible de entidades locales, para grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo.

En la sección 2.^a se recogen ~~otros los~~ aspectos ~~inclusivos~~ de la movilidad, ~~incluyendo que~~ **incluyen** una ordenación del sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano, el fomento de la movilidad activa, las políticas y acciones de movilidad **que contemplen los intereses de las personas con discapacidad o movilidad reducida, en particular las personas mayores.**, ~~así como las perspectivas de género y no discriminación en la movilidad.~~

La sección 3.^a está enfocada a mejorar la sostenibilidad del sistema de transportes a través de actuaciones complementarias en determinadas infraestructuras, edificaciones y otras instalaciones vinculadas al mismo. Se recogen, así, obligaciones en cuanto a la optimización energética de terminales de transporte, talleres y otras infraestructuras, edificios e instalaciones, así como la utilización de energía procedente de fuentes renovables en dichas instalaciones, la necesidad de analizar la viabilidad de dotar a determinadas vías de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público, vehículos de alta ocupación ~~o cero emisiones, o aspectos específicos en cuanto a la reducción de las emisiones de contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas en puertos y aeropuertos.~~

Por último, la sección 4.^a proporciona elementos para mejorar la información y gestión ambiental y de la energía por parte de los operadores de servicios de transporte.

Este título II se complementa con una serie de disposiciones adicionales y finales: La disposición adicional cuarta fija el plazo para la aprobación del primer Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS). La disposición adicional quinta recoge la obligación de incluir en el DOMOS los valores anuales que conformarían las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte ~~en consumo de energías, emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad,~~ como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dicha s materia s. Además, la disposición adicional sexta contempla la elaboración de un Plan Estratégico para ~~la sostenibilidad~~ del transporte aéreo en España, partiendo del análisis de sus principales impactos ambientales y la contribución de cada uno de los actores en la cadena de valor del sector.

~~Asimismo, con el fin de ampliar el catálogo de medidas que los municipios pueden adoptar para garantizar la adecuada calidad del aire en sus términos municipales y minorar las emisiones producidas por los vehículos a motor mediante la disposición final segunda se modifica el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales. Esta habilitación legal permite que los municipios que así lo deseen puedan introducir una tasa por la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación estipuladas en las zonas de bajas emisiones.~~

Además, la disposición adicional séptima contempla la obligación de las administraciones de disponer de protocolos de actuación que puedan adoptarse e implementarse ante episodios de alta contaminación. ~~Por otra parte, no debe olvidarse que, en un sistema descarbonizado y eficiente, el papel de la bicicleta o ciclo se presenta como una opción de transporte absolutamente sostenible, cuya utilización, en general, redundará en la mejora de la salud de las personas y genera confianza, siempre que se establezcan condiciones y medidas que permitan su uso de forma segura.~~

~~Por estas razones,~~ La disposición adicional octava se centra en el impulso decidido a la movilidad activa y en concreto en el papel de la bicicleta o ciclo, en el sistema de transportes, a través de la creación de un Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, que fomente y coordine las diferentes políticas y acciones en torno a este modo de transporte considerando no solo su uso recreativo y deportivo, su importancia para el fomento del cicloturismo o sus beneficios para la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 665

salud, sino entendiéndolo como un elemento esencial de la movilidad cotidiana, y teniendo en cuenta su contribución a la cadena de valor y el consiguiente impulso al desarrollo empresarial del sector.

En la disposición adicional novena se recogen las obligaciones de información que afectan a los titulares de puntos de acceso público para el repostaje de combustibles y de recarga eléctrica de vehículos, al objeto de su integración en los Puntos de Acceso Nacional que contempla la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010, por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.

~~La disposición final tercera recoge la modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, para incluir en la negociación de los convenios colectivos las medidas para promover la implantación de planes de movilidad sostenible al trabajo con el alcance y contenido previstos en la presente ley (lo cual será de aplicación según se recoge en la disposición transitoria primera).~~

VI

El título III se dedica a la planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte.

El capítulo I se refiere a la provisión de servicios de transporte terrestre de personas y servicios de movilidad en todo el territorio. En este capítulo se avanza hacia un enfoque ambicioso en la planificación y la provisión de los servicios de movilidad en el territorio, apostando por políticas públicas que integren los servicios tradicionales de transporte público, por carretera y ferrocarril, con los nuevos servicios de movilidad, con el fin de que la intervención pública pueda adaptarse a las necesidades reales de los ~~ciudadanos y ciudadanas~~ **españoles de un determinado entorno** de manera flexible y eficiente, y, por tanto, más sostenible. Se apuesta, asimismo, por la intermodalidad y por la posibilidad de gestionar de manera integrada servicios e infraestructuras de transporte.

De esta manera, en primer lugar, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de definiciones, se establece que las administraciones públicas deben contribuir a garantizar el derecho a la movilidad a través de los servicios de transporte público, en el sentido recogido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, así como a través de los servicios de movilidad, que incluyen servicios como los de la movilidad compartida o colaborativa, o apoyándose en otros instrumentos, como subvenciones.

Las soluciones de movilidad que se implanten en cada territorio deberán ser las más adaptadas a sus necesidades. Se trata de materializar que el derecho a la movilidad sostenible no debe limitarse al acceso al transporte público ni a una visión centrada en las infraestructuras, sino que se deben utilizar todos los mecanismos e instrumentos disponibles para permitir satisfacer las necesidades de movilidad de los ~~españoles ciudadanos y ciudadanas sin necesidad de disponer de un vehículo privado motorizado, y con un uso eficiente de los recursos públicos.~~

Mención específica requiere la necesidad de impulsar soluciones de movilidad en las zonas rurales o de baja densidad de población como parte de la acción pública necesaria para luchar contra la diferencia de oportunidades que pueden existir en el ámbito rural y como mecanismo fundamental para contribuir a la cohesión territorial. En este sentido, se plantea la posibilidad de que el Estado participe en la financiación de este tipo de soluciones cuando afecten a territorios afectados por **la despoblación** ~~el reto demográfico~~, en las condiciones que se establezcan reglamentariamente. Además, con el objetivo de situar a las personas en el centro de las decisiones de política pública, se establece la necesidad de que el sistema de transportes y movilidad sea un sistema integrado, preferentemente configurado en red, sin perjuicio de las administraciones competentes sobre los distintos servicios.

Además, se destaca la posibilidad de utilizar cualquier figura jurídica prevista en la normativa de contratos en aquellos servicios de transporte o de movilidad sostenidos con fondos públicos, así como la utilización de subvenciones o ayudas públicas. Asimismo, se reconoce la posibilidad de incluir la gestión integrada de servicios de movilidad o de infraestructuras vinculadas a los servicios.

Por último, se establece, como una categoría específica, los servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril. Se trata de servicios cuyo objeto es mejorar el acceso a las estaciones de ferrocarril y por tanto el facilitar el uso de este modo de transportes a través de la intermodalidad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El capítulo II define las obligaciones de servicio público en los servicios de transporte de competencia estatal de acuerdo con lo dispuesto en la normativa europea, y establece determinadas prescripciones con la finalidad de exigir su justificación en base a motivos de interés público y de establecer los adecuados mecanismos de evaluación y seguimiento.

En primer lugar, se establecen los principios a los que deben responder las obligaciones de servicio público en servicios de transporte de competencia estatal y los contratos de servicio público, como son la necesidad y la proporcionalidad de la intervención pública ~~en el mercado~~, la eficiencia en el sistema de transportes, la eficacia y eficiencia en la gestión del gasto público, ~~la intervención temporal en el mercado~~, la cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas, así como otros principios inspiradores de la ley con carácter general como son los de transparencia, objetividad y no discriminación, de rendición de cuentas y responsabilidad.

Uno de estos principios básicos es el de corresponsabilidad en la financiación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal en el sentido de que cuando la administración territorial proponente de estas obligaciones no sea el Estado, aquella deberá financiar su establecimiento, así como el incremento de frecuencias o la modificación que soliciten de sus características y que impliquen un mayor coste. En el caso de obligaciones de servicio público que se impongan en el ámbito aéreo en rutas dentro de la península, la Administración General del Estado podrá llegar a acuerdos o convenios con las ~~Comunidades Autónomas~~ **administraciones regionales** con respecto a la provisión, pero la gestión del servicio y el control del mismo corresponderá en cualquier caso al Estado. Tales medidas suponen una intervención pública en el mercado por motivos de interés público, por lo que, con carácter previo al establecimiento de obligaciones de servicio público, la ley determina que deberá elaborarse una propuesta que acredite la concurrencia de determinados requisitos y condiciones que justifiquen su aprobación por el Consejo de Ministros.

Además, se establecen reglas específicas para los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal que consagran la senda de flexibilización y eficiencia en la prestación de estos servicios, configurados hasta el momento, en todo caso, como servicios públicos de titularidad estatal y respecto de los cuales, las novedades que introduce este título, así como la modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) operada por la disposición final cuarta, abren la puerta a una mayor racionalización de los servicios de competencia estatal y a la posibilidad de que ciertos tráficos puedan prestarse en régimen de libre competencia.

De esta manera, se establecen condiciones en cuanto a su origen y destino, paradas intermedias y tráficos intermedios que puedan ser concurrentes con otros autonómicos. Por otro lado, las relaciones de movilidad cotidiana entre poblaciones de distintas ~~Comunidades Autónomas~~ **regiones** no atendidas por servicios de competencia estatal, serán satisfechas por aquéllas mediante los servicios de transporte o de movilidad que mejor se ajusten a las necesidades de los **españoles ciudadanos y las ciudadanas**, siempre que se den las circunstancias previstas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

Finalmente, se prevé que, de manera motivada, el Consejo de Ministros pueda autorizar la prestación del servicio en régimen de libre competencia.

Este capítulo se completa con una serie de disposiciones transitorias y finales. La disposición transitoria segunda fija el plazo para establecer un nuevo mapa concesional de servicios de transporte regular de personas por carretera de competencia estatal, integrado por el conjunto de servicios de competencia estatal, ajustado a los nuevos principios de la ley.

El mapa actual de las concesiones vigentes es el resultado de un proceso que ha evolucionado a lo largo de los casi cien años que han transcurrido desde la planificación de las primeras líneas regulares de personas. En este proceso han tenido lugar no solo cambios normativos, sino también sucesivas modificaciones, ampliaciones y unificaciones de tramos, así como diferentes trasposos de competencias entre Administraciones ~~territoriales~~. Todo ello ha generado múltiples disfuncionalidades en el conjunto del sistema, como la existencia de numerosos contratos que no satisfacen adecuadamente la finalidad propia del transporte público regular de competencia estatal.

Asimismo, nos encontramos con ciertos contratos en los que se ha superado el plazo de duración previsto sin que la administración haya licitado o adjudicado las nuevas concesiones que

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 667

sustituirían a las prorrogadas, siendo necesario poner fin a la inseguridad jurídica que han generado estas situaciones, indeseables desde el punto de vista del interés general.

El acentuado ritmo de transformación social y territorial de las últimas décadas ha alterado los modelos de asentamiento de la población en España, cambiando notablemente las condiciones sociodemográficas preexistentes en el origen de las concesiones. Al incremento de la actividad económica en los entornos urbanos y la mayor movilidad recurrente en ellos, se une a la necesidad de reactivar y facilitar la movilidad en las zonas rurales, evitando las consecuencias negativas que puede producir el aislamiento de estos núcleos de población en los que resulta más acusado el descenso en el número de habitantes y su envejecimiento.

Por todo lo anterior, uno de los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana consiste en la elaboración de un nuevo mapa concesional de líneas regulares de transporte de personas por carretera que sustituya al actual, con el objetivo de que la oferta de transporte público por carretera de competencia estatal se ajuste mejor a las nuevas necesidades de movilidad de los **españoles ciudadanos y las ciudadanas**, proporcione la mayor conectividad posible, permita obtener una mayor eficiencia en el gasto público asociado al transporte de las administraciones públicas y se justifique la viabilidad económico-financiera de las líneas para los operadores de transporte, sobre la base de los nuevos criterios y plazos que a tales efectos establece la ley.

~~En definitiva, el nuevo mapa proporciona una mayor seguridad jurídica al sistema y supone una oportunidad de ajustar la oferta actual a la demanda de la ciudadanía, permitiendo modernizar los servicios ofrecidos con arreglo a criterios de racionalidad, calidad, equidad y eficiencia.~~

Además de la disposición anterior, se incluye otra disposición transitoria cuyo objetivo es mejorar la calidad del gasto público. En la disposición transitoria tercera se hace referencia a los servicios ferroviarios declarados como obligación de servicio público e incluidos en acuerdo por el que se establecen las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de personas competencia de la Administración General del Estado en la red ferroviaria de interés general aprobado en el Consejo de Ministros. El transporte ferroviario es una fórmula muy eficiente, tanto desde una perspectiva ambiental como económica, cuando el nivel de utilización es alto y las administraciones públicas deben fomentar su uso. Sin embargo, no lo es en el caso de niveles muy bajos de utilización: por ello, no suele ser la mejor solución para los territorios de baja densidad de población. ~~Ninguna sociedad puede permitirse financiar con dinero público trenes que vayan vacíos, porque ello tiene un alto coste de oportunidad (el dinero se podría dedicar a mejores usos para la ciudadanía) y no da respuesta a las necesidades de movilidad. En este sentido, Para aquellos servicios con una baja demanda, se plantea la posibilidad de que las **Administraciones regionales Comunidades Autónomas**, con el acuerdo de los municipios afectados, puedan solicitar que dejen de prestarse esos servicios, de forma que el importe destinado a la compensación de los mismos en el contrato vigente pueda financiar otras soluciones de movilidad que resulten más eficientes y que faciliten el derecho a la movilidad sostenible de los **españoles ciudadanos o ciudadanas** de los municipios afectados.~~

A continuación, la disposición final cuarta plantea la modificación de algunos artículos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, para hacerlos coherentes con el contenido de esta ley.

Seguidamente, y anticipando la regulación al mercado, se prevé en su artículo 42 la posibilidad de que reglamentariamente pueda exigirse autorización a vehículos que circulen a una velocidad igual o inferior a 40 kilómetros por hora, ante la opción de que, en el corto plazo, la aparición de nuevos tipos de vehículos de reparto de mercancías, hicieran necesaria la intervención en la regulación de dicho aspecto.

~~Por otra parte, se explicita que los nuevos servicios de movilidad colaborativa como el coche compartido, que son una realidad en el nuevo ecosistema de la movilidad desde hace unos años, constituyen una modalidad de transporte privado particular en el marco de la ordenación de los transportes terrestres, abriéndose la posibilidad de delimitar adecuadamente por vía reglamentaria dicha actividad económica, de la referida a la prestación de los servicios de transporte por cuenta ajena. Asimismo, se incluye como nueva categoría de transporte público de personas, junto al transporte regular y discrecional, el transporte a la demanda, que deberá prestarse en el marco de~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

~~un contrato administrativo, y~~ permitirá a las administraciones públicas ajustar la prestación de servicios de transporte a las necesidades de zonas con escasa demanda.

Por último, se incluye en la ley, como un supuesto de arrendamiento de vehículos sin conductor, la actividad del uso temporal de vehículos, conocida como «carsharing».

VII

El capítulo III del título III se refiere a la planificación de infraestructuras de transporte de competencia estatal y concretamente a establecer los criterios que permitan una adecuada toma de decisiones en su proceso de planificación y construcción. La Administración General del Estado es competente en la planificación, ejecución y gestión de las infraestructuras de transporte de interés general, que incluyen los puertos de interés general, los aeropuertos de la red de Aena SME, S. A., la Red de Carreteras del Estado y las líneas ferroviarias que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General. Las infraestructuras **de transportes** son la base del sistema de movilidad y logística de un país. Su desarrollo, cuando se traduce en mejoras efectivas para las personas usuarias, puede ser un instrumento eficaz para contribuir al desarrollo económico, equilibrio territorial y cohesión social. No son un fin en sí mismas sino un instrumento para fines superiores. Por su naturaleza de bien público, por implicar a diversos sectores y territorios, y por tener impactos a muy largo plazo que trascienden a los gobiernos y generaciones que las deciden, acometen y financian, la movilidad y las infraestructuras son un asunto de Estado. La evolución de las infraestructuras de transporte en España se puede considerar un caso de éxito.

Tras un esfuerzo inversor intenso, sostenido y eficaz, se ha superado el retraso del que se partía hace unas décadas, y ahora España dispone de una de las redes de infraestructuras de transporte más modernas y completas del mundo, integrada en la red supranacional europea de transporte, y que supera en muchos indicadores a los países más desarrollados de nuestro entorno. Esto ha permitido abrir España al mundo, aumentar la productividad y el PIB per cápita, equilibrar el territorio, y lograr mayores oportunidades para la vida de las personas, sin perjuicio de que todavía haya aspectos que corregir o en los que avanzar. Esta transformación se ha realizado por gobiernos de diferentes orientaciones políticas y con un alto grado de consenso social y político.

Sin embargo, algunas de las grandes infraestructuras de transporte construidas en España no han contribuido a la convergencia en PIB o renta per cápita de los territorios en los que se ubican, lo cual exige un ejercicio riguroso de análisis para asegurar que las inversiones que se planifiquen y ejecuten a futuro cumplan de manera eficiente la función para la que fueron concebidas.

Es importante tener en cuenta el coste de oportunidad de invertir en un activo que no resulta esencial o que se puede resolver con soluciones mucho más eficientes y de menos coste cuando cabe identificar en el territorio otras necesidades de inversión más apremiantes y que pueden contribuir a un mayor beneficio social.

Por todo ello, debe considerarse que, dado el alto volumen de stock de capital acumulado en las últimas décadas en nuestro país, los rendimientos de una inversión adicional en infraestructura pueden ser decrecientes. Esto hace que una sobreinversión en infraestructuras, en lugar de conducir a una mayor prosperidad y desarrollo, reste competitividad al país, al incurrir en costes de oportunidad al drenar recursos de otras inversiones que sí serían más productivas. Además, la inversión en infraestructuras debe tender hacia un modelo adaptado a la nueva realidad. Sin perjuicio de que persistan conexiones y actuaciones de alto impacto pendientes, y sabiendo de la existencia de proyectos concretos que por su rentabilidad económica, social y medioambiental precisen ser acometidos, la necesidad de inversión en obra nueva se atenúa y, por contra, se incrementan las necesidades de mantenimiento y conservación, así como las derivadas de la introducción de tecnología o digitalización o las de adaptación al cambio climático.

~~Por último, de cara al futuro las prioridades han de centrarse no en las infraestructuras en sí mismas, sino en los servicios que prestan a las personas usuarias en un nuevo contexto demográfico, fiscal, tecnológico y de conciencia medioambiental.~~

Por otro lado, tal y como se ha mencionado anteriormente, la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI en su estudio de Evaluación del Gasto Público correspondiente al año 2019 relativo a Infraestructuras de Transporte (~~«spending review»~~), presentado el 30 de julio de 2020, estableció una serie de propuestas para mejorar la calidad de la inversión pública, entre las que se encuentran la necesidad de evaluación ex ante y ex post del impacto económico, social

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 669

y ambiental de planes y proyectos. Además, indica en su recomendación n.º 7 que los proyectos de infraestructura se sometan a una evaluación de su rentabilidad socioeconómica con el objetivo de aportar evidencias al proceso de toma de decisiones.

La necesidad de someter los proyectos de infraestructura a una evaluación de su rentabilidad socioeconómica ya se encuentra actualmente recogido en la normativa sectorial. Sin embargo, las conclusiones de estos análisis no siempre se tienen en cuenta de manera homogénea, aspecto en el que también tiene una gran influencia la financiación presupuestaria o extrapresupuestaria de las actuaciones correspondientes.

En el caso de las infraestructuras portuarias y aeroportuarias se trata de inversiones financiadas extrapresupuestariamente y ya existen actualmente mecanismos que analizan la rentabilidad de las inversiones, si bien, desde una perspectiva puramente sectorial. En el caso de las inversiones públicas financiadas por las autoridades portuarias, en primer lugar, el artículo 156 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, establece que el régimen económico de los puertos de titularidad estatal deberá responder al principio de autosuficiencia económica de cada una de las autoridades portuarias en un marco de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios. En este contexto de autosuficiencia económica, las autoridades portuarias deben incluir dentro de su Plan de Empresa las inversiones previstas, que deberán contar con un análisis financiero y de rentabilidad. El Plan de Empresa es aprobado por cada Autoridad Portuaria y por Puertos del Estado.

En el caso de los aeropuertos de la red de Aena SME, S.A. las inversiones se establecen a través del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) previsto en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Las inversiones del DORA se financian a través de las tarifas aeroportuarias y su establecimiento se somete a trámite de participación de las compañías aéreas y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), lo que supone, de facto, un contrapeso suficiente para garantizar la rentabilidad de las mismas.

No ocurre lo mismo en el caso de las inversiones ferroviarias y viarias, que se financian en su mayoría presupuestariamente y en las que, de acuerdo con las conclusiones del estudio de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI al que se ha hecho mención anteriormente, no existen en la actualidad mecanismos suficientes para garantizar la rentabilidad económico-social de las inversiones y se recomienda reforzar estos mecanismos. De hecho, en el caso de la planificación de inversiones tanto en materia viaria como ferroviaria, la normativa regulatoria sectorial existente hasta el momento, si bien prevé procesos de evaluación ex ante, no los establece en fases tempranas del proceso de toma de decisión, ni tampoco prevé la realización posterior de evaluaciones de resultados de las inversiones una vez ya completadas y puestas en servicio, ni su realización permite priorizar las actuaciones.

En este contexto, la disparidad de metodologías existentes para la realización de estas evaluaciones, y tal y como se recomienda por los organismos externos, aconseja el establecimiento de procedimientos comunes para los distintos tipos de evaluación socioeconómica, y en su caso financiera, a realizar para las infraestructuras viarias y ferroviarias de titularidad estatal, siempre teniendo en cuenta las determinaciones establecidas por la Unión Europea y las particularidades de actuaciones singulares como son las integraciones del ferrocarril en ámbitos urbanos.

En relación con todos los modos, se prevé la realización de una evaluación ex ante en dos **sentidos etapas**: un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental y, posteriormente, un estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y **que** se realizará teniendo en cuenta una perspectiva multimodal y de la influencia que una determinada infraestructura pueda tener sobre la movilidad general en su entorno.

~~Igualmente, la evaluación deberá prestar una atención especial a los objetivos climáticos y, en particular, a las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos.~~ Además, se determina la necesidad de la realización de una evaluación ex post de los proyectos de inversión, en un plazo de cinco años desde su puesta en servicio, previendo la recopilación informática y la puesta a disposición de estos resultados en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 670

Los análisis ex post deben realizarse de todo tipo de infraestructuras, con objeto de tener un análisis homogéneo y sistemático que pueda valorar la calidad del gasto público en España.

El capítulo se complementa con dos disposiciones finales (disposición final quinta y disposición final sexta), en las que se modifican respectivamente el artículo 15 de la ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, y los artículos 5 y 6 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, para adaptar ambas leyes al régimen de evaluaciones establecido en el capítulo III del título III de la ley.

Por su parte, en las disposiciones transitorias cuarta y quinta se establece el régimen transitorio para la aplicación de los artículos incluidos en dicho capítulo.

VIII

El título IV regula la participación del Estado en la financiación de la movilidad sostenible, incluyendo la financiación estatal del transporte público colectivo urbano de personas.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, establece en su artículo 26 la obligatoriedad para los municipios con población superior a 50.000 habitantes de contar con transporte colectivo urbano de personas. Por su parte, el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, establece en su disposición adicional quinta, que los Presupuestos Generales del Estado de cada año incluirán crédito en favor de aquellas entidades locales que, cualquiera que sea la forma de gestión, tengan a su cargo el servicio de transporte colectivo urbano.

El transporte urbano de personas es un ámbito de gran relevancia económica, social y ambiental. Según los datos de la Estadística de Transporte de Viajeros (TV) del Instituto Nacional de Estadística (INE), cada año se realizan en España más de tres mil millones de viajes urbanos en transporte regular colectivo, lo que representa más del 60 % de todos los viajes realizados en España. ~~Por otra parte, según la Comisión Europea, la circulación urbana es la causa del 40 % de las emisiones de CO₂ y del 70 % de las emisiones de otros contaminantes procedentes del transporte por carretera.~~

Es, por tanto, evidente, que su trascendencia supera el ámbito estrictamente municipal y su desempeño tiene implicaciones para la sostenibilidad ambiental y la reducción de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos, para la actividad económica general y para la cohesión social y territorial. Esta ley trata de dar un importante paso adelante para acelerar la transición hacia un transporte cero emisiones.

Por ello, la ley plantea una contribución financiera del Estado al transporte público colectivo urbano de personas que promueva una explotación eficiente del servicio de forma coherente en toda España, si bien, teniendo en cuenta las especificidades y condiciones económicas de cada ámbito de prestación, que incentive la corresponsabilidad de las demás administraciones en su sostenibilidad financiera y respetando el ámbito competencial vigente.

El nuevo sistema, que entrará en vigor en 2024, sustituye los dos sistemas actuales para contribuir a la financiación del transporte público colectivo urbano de personas, que siguen criterios y procedimientos diferentes: por una parte, un sistema de subvenciones nominativas aplicables a ámbitos concretos y, por otra parte, un sistema de subvenciones por concurrencia competitiva para el resto de los ámbitos locales. La nueva regulación crea un sistema homogéneo y objetivo para todo el territorio, pero teniendo en cuenta las condiciones objetivas que puedan tener relevancia para la prestación del servicio en cada caso concreto, así como las condiciones económicas de la entidad local titular del servicio con el fin de facilitar que todos los ciudadanos puedan acceder a un servicio de calidad con independencia de la capacidad de financiación de la entidad local titular del servicio.

~~El título se desarrolla en siete artículos. En primer lugar, se fijan los servicios objeto de financiación por parte del Estado que serán aquellos reservados a las entidades locales por la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local y se incorporan también determinados servicios de ámbito urbano, aunque su titularidad sea de otras administraciones, recogiendo así otras formas existentes de atender la movilidad urbana de forma eficiente y aumentando de esta manera la flexibilidad y equidad del sistema. A continuación, se crea el «Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible, fondo carente de personalidad jurídica (FECMO-FCPJ)» como instrumento para gestionar las subvenciones, y se definen los destinos a los que se pueden dirigir las~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 671

subvenciones, que son: los costes operativos directamente relacionados con la prestación del servicio, y proyectos de inversión en el ámbito de los servicios regulados en este título IV. Podrán ser beneficiarias de las subvenciones los municipios que cumplen determinados requisitos y que prestan el servicio de transporte público colectivo urbano de personas, a los que se suman las autoridades de transporte metropolitano que prestan servicios objeto de financiación, para reflejar la realidad de organización de la prestación de los servicios actuales. Asimismo, se regulan también condiciones que podrá establecer el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para promover los principios y objetivos de esta ley.

En el texto se recogen los conceptos en los que se basará la metodología de cálculo para la determinación de la cuantía de las subvenciones de los costes operativos, que se desarrollará reglamentariamente. Para favorecer la eficiencia en la prestación y el uso de los recursos públicos, se opta por vincular la subvención a parámetros de producción o demanda directamente relacionados con los costes operativos, y no subvencionar un porcentaje del importe de estos costes, pues estos podrían incorporar ineficiencias o distorsiones que se deben combatir. Ello no impide que se tengan en cuenta condiciones objetivas del ámbito de la prestación con incidencia en los costes, así como un factor de equidad para favorecer un servicio de calidad también en los municipios de menor renta o capacidad de financiación del servicio. Además, se establecen unos límites a la contribución financiera del Estado en relación con los costes operativos, y el déficit de explotación para evitar inequidades o distorsiones.

Finalmente, se regula las convocatorias para proyectos de inversión que se puedan subvencionar con cargo al FESMO-FCPJ.

Por último, en la disposición final décima se establece que este sistema de financiación se utilizará por primera vez para la compensación correspondiente al transporte realizado en el año 2024, cuya primera liquidación será en 2025.

IX

El título V se dedica a la innovación, la digitalización y la formación en transporte y movilidad.

En noviembre de 2020 el Consejo de la Unión Europea adoptó un documento de conclusiones (13026/20) sobre los espacios controlados de pruebas, conocidos internacionalmente como «sandboxes» y las cláusulas de experimentación como herramientas de un marco normativo favorable a la innovación, resistente al paso del tiempo y que dé respuesta a los retos disruptivos en la era digital, destaca que los espacios controlados de pruebas pueden brindar la oportunidad de potenciar la regulación mediante un aprendizaje normativo proactivo, propiciando que los reguladores adquieran un mayor conocimiento normativo y detecten los mejores medios para regular las innovaciones a partir de ensayos con datos reales, especialmente en una fase muy temprana, lo que puede ser especialmente importante frente a grandes incertidumbres y retos perturbadores, así como para la elaboración de nuevas políticas.

Asimismo, subraya que los espacios controlados de pruebas deben respetar y fomentar la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, así como del principio de precaución. Debe garantizarse siempre un elevado nivel de protección, entre otros, de los ciudadanos, los consumidores, los trabajadores, la salud, el clima y el medio ambiente, así como la seguridad jurídica, la estabilidad financiera, la igualdad de condiciones y la competencia leal, y deben respetarse los niveles de protección existentes. En este contexto, el capítulo I del título V regula un sandbox o espacio controlado de pruebas normativo para el ámbito del transporte y la movilidad, dirigido a la innovación regulatoria, en la medida en que su finalidad es que la administración conozca la actividad innovadora propuesta por el promotor, valore su acomodación al marco regulatorio vigente y adopte, en su caso, las modificaciones normativas que resulten necesarias.

Se trata de un conjunto de disposiciones cuyo objetivo es que del resultado de los proyectos que se prueben en el espacio controlado de pruebas se obtenga una propuesta normativa que garantice que la regulación incorpore la visión práctica de los operadores del mercado, resultando de todo ello una evidente utilidad y que no sea percibido como un impedimento u obstáculo al ejercicio de la actividad empresarial. El espacio controlado de pruebas busca poner a prueba proyectos de innovación en movilidad entendida como proyectos que generen nuevos modelos de negocio, aplicaciones, procesos o productos para la prestación de servicios de movilidad y otros

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

servicios complementarios, y no meras propuestas de modificación normativa, sin perder de vista la seguridad en el desarrollo de estas pruebas estableciendo un control de sus riesgos.

Con esta prueba se pretende avanzar en la regulación normativa para incluir nuevas formas de movilidad y adaptarse a los cambios tecnológicos que afectan a dicha movilidad, con una evidente vocación transformadora. Ejemplos de innovaciones que podrían probarse en los próximos años son las relativas a aerotaxis o la introducción de vehículos automatizados en todos los modos de transporte. En este capítulo, se regula todo el proceso para la participación de un proyecto en el espacio controlado de pruebas, desde la solicitud de participación, sus requisitos, sujetos intervinientes y condiciones de participación, hasta el resultado y finalización de dicha participación. Asimismo, se regula todo el proceso de **gestión gobernanza** y la condición de los participantes en las pruebas.

X

El capítulo II del título V se refiere a los vehículos automatizados y su incorporación al sistema de transportes. La inteligencia artificial es un concepto que se aplica a los sistemas que manifiestan un comportamiento inteligente, pues son capaces de analizar su entorno y pasar a la acción (con cierto grado de autonomía) con el fin de alcanzar objetivos específicos. La utilización de la misma es cada vez más intensa en el ámbito del transporte y la movilidad. De manera específica, la innovación en los vehículos no tripulados, conectados o automatizados es constante, incluyendo en este campo tanto los drones o aeronaves no tripuladas (UAS en sus siglas en inglés), como los vehículos automatizados por carretera, trenes y embarcaciones náuticas autónomas.

La utilización de estos vehículos no se encuentra permitida de forma generalizada hoy en día, y desde el punto de vista de seguridad, cada tipo de vehículo cuenta con un marco regulatorio sectorial, tanto a nivel europeo como, en ocasiones, a nivel nacional. Además, se trata de marcos normativos en constante evolución. Por ello, no es objeto de esta ley regular el funcionamiento de los vehículos ni sus condiciones de seguridad.

El capítulo comienza con un artículo sobre los principios de actuación de las administraciones públicas para la regulación y promoción de la introducción progresiva de los vehículos automatizados en el sistema de transportes. Este artículo, de carácter programático, aplicaría a cualquier tipo de vehículo automatizado, mientras que el resto de los artículos que forman parte de este capítulo se refieren específicamente a la conducción automatizada por carretera.

La conducción automatizada por carretera presenta oportunidades para mejorar la seguridad vial, la sostenibilidad y eficiencia del sistema de transportes, la inclusión y accesibilidad de los ciudadanos ~~y las ciudadanas~~, y la respuesta a las nuevas necesidades de movilidad. Las administraciones públicas deben facilitar el desarrollo, investigación e innovación de esta tecnología que puede ofrecer considerables beneficios para la sociedad. Con una adecuada regulación y política pública en conducción automatizada, se podrá proteger la seguridad física y ciberseguridad de la ciudadanía y los derechos de las personas en el desarrollo de estas tecnologías y de sus datos, al tiempo que se alcanzan objetivos de interés público. La ley sienta las bases para regular la futura operación de los vehículos automatizados de pasajeros y mercancías en vías públicas. Al mismo tiempo, la ley promueve la realización de pruebas de esta tecnología a través de dos actuaciones: por un lado, crea una ventanilla única a través de la cual los interesados pueden consultar la información sobre los procedimientos de pruebas y realizar los trámites correspondientes; por otro, se da preferencia de acceso a espacios controlados de pruebas a los vehículos automatizados y servicios de transporte prestados con estos vehículos. Estas dos actuaciones tratan de facilitar la colaboración público-privada, esencial para poder avanzar en el desarrollo de esta tecnología y de su regulación sin imponer cargas administrativas innecesarias.

En este sentido, se plantea la Oficina para la Facilitación de Pruebas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas (OFVA) como una ventanilla única que facilite la realización de pruebas de estos vehículos en vías públicas.

Asimismo, se establece la obligación a los órganos competentes en la regulación del transporte por carretera a adecuar su normativa a este tipo de vehículos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 673

XI

El capítulo III del título V se refiere a la digitalización y la promoción de los datos abiertos en materia de transportes y movilidad.

La innovación basada en los datos reportará enormes beneficios a la ciudadanía, por ejemplo, para la nueva movilidad y su contribución al Pacto Verde Europeo. La Estrategia Europea de datos publicada en 2020 tiene entre sus objetivos crear un mercado único de datos que garantice la competitividad global y la soberanía de los datos de Europa a través de la creación en nueve sectores estratégicos de espacios de datos europeos comunes, capaces de garantizar que haya más datos disponibles para su uso en la economía y la sociedad. Las acciones que llevan al desarrollo de estos espacios de datos se están vehiculando a través de las diferentes estrategias que la Comisión Europea está desarrollando para cumplir con las prioridades establecidas para el periodo 2019-2024. Concretamente, se prevé la creación y desarrollo de un espacio común europeo de datos relativos a la movilidad para situar a Europa en la vanguardia del desarrollo de un sistema de transportes inteligente, incluidos los automóviles conectados y otros modos de transporte.

En lo que se refiere al transporte, en diciembre de 2020 la Comisión Europea presentó su «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente» que incluye específicamente una acción dedicada a la «Innovación, datos e inteligencia artificial para una movilidad más inteligente».

Por otro lado, la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, traspuesta al ordenamiento jurídico nacional mediante el Real Decreto 662/2012, recoge seis acciones prioritarias a llevar a cabo, de las cuales cuatro de ellas dan lugar a puntos de acceso nacionales de información. Son los denominados puntos de acceso nacionales sobre suministro de servicios de información: sobre desplazamientos multimodales, de tráfico en tiempo real, sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, y sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas para los camiones y los vehículos comerciales, que se encuentran regulados mediante los Reglamentos Delegados de la Comisión Europea 1926/2017, 962/2015, 886/2013 y 885/2013, respectivamente.

En el ámbito de los servicios de transporte y movilidad, es de especial relevancia el Punto de Acceso Nacional Español de Transporte Multimodal, también denominado de suministro de información sobre desplazamientos multimodales, pues persigue poner a disposición de terceros los datos en soporte digital de la oferta de transporte y de los servicios de movilidad de personas, así como de las infraestructuras al servicio de ésta, con el consiguiente potencial para el desarrollo de aplicaciones en este ámbito.

El Reglamento Delegado (UE) 1926/2017 que regula este punto de acceso nacional, prevé la incorporación progresiva de los datos en soporte digital, y alienta a los Estados miembros a buscar formas económicamente eficientes y adecuadas a las necesidades de digitalización de la información de los diferentes modos de transportes y servicios de movilidad de personas.

A esta normativa europea mencionada se unen los requerimientos de reporte de datos de caracterización de las infraestructuras, avance en la ejecución e inversiones del Reglamento de Orientaciones de la Red Transeuropea de Transporte y la necesidad de dar cumplimiento a la condición favorecedora establecida en el Reglamento (UE) 2021/1059 sobre disposiciones específicas para el objetivo de cooperación territorial europea (Interreg) que recibe apoyo del Fondo Europeo de Desarrollo Regional y de los instrumentos de financiación exterior.

Para facilitar la disponibilidad de datos abiertos en el ámbito del transporte y la movilidad de personas, es esencial, por una parte, impulsar la digitalización de las empresas de transporte y los gestores de infraestructuras, que son quienes deben proporcionar una parte importante de los datos; por otra parte, es necesario incluir en la ley la obligatoriedad de proporcionar estos datos, de acuerdo con la normativa europea, con características y funcionalidades específicas. Adicionalmente, es preciso también regular el acceso a esta información y modo de utilización de estos datos por parte de terceros.

En todo caso, para la información generada por las administraciones y determinados organismos, entidades y sociedades mercantiles del sector público —algunas de ellas con competencias o que ejercen su actividad en el ámbito del transporte y sus infraestructuras— resulta de aplicación lo establecido en la Ley 37/2007, de 16 de noviembre, sobre reutilización de la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

información del sector público, y que tiene por objeto facilitar la creación de productos y servicios de información basados en documentos del sector público, y reforzar la eficacia del uso transfronterizo de esta información por parte de los ciudadanos y de las empresas privadas para que ofrezcan productos y servicios de información de valor añadido.

Por último, dentro de este título, se incluye un artículo relativo a la prospección y detección de las necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte. El sector del transporte y la logística están cambiando muy rápidamente. La introducción acelerada de la digitalización, las nuevas tecnologías o la automatización de procesos, entre otras cuestiones, requieren de nuevos perfiles profesionales con una formación adaptada a las necesidades reales del sistema productivo. Ya existen en España mecanismos de carácter transversal para la identificación de nuevas necesidades formativas, tanto desde el ámbito universitario como desde el ámbito de la formación profesional o de capacitación. Sin embargo, desde el sector del transporte se ha manifestado en diversas ocasiones, la necesidad de abordar este sector de una manera más específica, que es precisamente lo que se pretende en este artículo.

XII

El título VI tiene por objeto regular determinadas cuestiones en materia de transporte de mercancías y de logística.

El sector del transporte de mercancías y la logística en España tiene un valor estratégico innegable para la economía nacional, tal y como lo corroboran las magnitudes económicas sobre su participación en el PIB, su dimensión y el número de empleos que genera.

El transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril de competencia estatal se encuentran regulados en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. Además, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, establece el marco nacional del derecho contractual aplicable en estos dos sectores de actividad.

Sin embargo, las dificultades en el funcionamiento de los distintos modos de transporte tienen un carácter diferente. El transporte de mercancías por ferrocarril representa en España una cuota de mercado muy baja (4 % de t-km) y resulta necesario impulsar una política activa para conseguir que su participación sea mayor a fin de lograr un sector del transporte de mercancías más eficiente y con un menor impacto de costes medioambientales en el conjunto de la sociedad. En los últimos 20 años, se han diseñado numerosos planes para alcanzar este fin, sin que hasta el momento esta política haya tenido el éxito esperado. Sin embargo, este objetivo puede alcanzarse a través de la implementación de medidas concretas que no requieren de otro tipo de instrumento normativo. Sí que resulta esencial poder disponer de un instrumento que establezca acciones concretas para impulsar este tipo de transporte, tal y como se establece en la disposición adicional undécima.

Asimismo, es necesario contribuir a la mejora del funcionamiento de la cadena logística. En este sentido, este título contiene también una serie de artículos que se refieren a los nodos logísticos. La actividad logística es una parte fundamental tanto de la gestión de la cadena de suministro como de la distribución. Consiste en la organización y gestión de los flujos de bienes relacionados con la compra, producción, almacenamiento, distribución y disposición, reutilización e intercambio de productos, así como la prestación de servicios de valor agregado. Una gran parte de la actividad logística se produce en los denominados «nodos logísticos» que, tal y como se recoge en el artículo 2 de definiciones, son puntos de intercambio de mercancías donde se realizan actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía.

Para un adecuado funcionamiento del sistema logístico resulta necesario categorizar los nodos logísticos, designándose aquellos que deban ser calificados como nodos logísticos de importancia estratégica, que deben cumplir determinadas condiciones y que serán considerados prioritarios a efectos de las inversiones que se requieran. De manera complementaria, ~~Las Comunidades Autónomas pueden designar los nodos logísticos de interés autonómico~~ y se establece la necesidad de establecer un catálogo de nodos logísticos intermodales. Estos nodos contribuirán a que la distribución de mercancías llegue a todo el territorio.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 675

ENMIENDA NÚM. 930

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1.

Texto que se propone:

1. La presente ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para que los **españoles ciudadanos y ciudadanas**, así como las entidades públicas o privadas, puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, **y contribuir a un al desarrollo económico resiliente sostenible nacional y los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.**

2. En particular esta ley pretende:

a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema integrado de movilidad para todos los **españoles ciudadanos y las ciudadanas**, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.

b) Facilitar la existencia de un sistema de transportes multimodal de mercancías y logística eficiente, **y sostenible y resiliente.**

c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad.

d) Fortalecer los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.

e) Establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.

JUSTIFICACIÓN

Se introducen las siguientes mejoras técnicas:

1. En primer lugar, y en coherencia con el punto 5 del artículo 5 («Principios rectores»), se propone introducir una referencia explícita al «desarrollo económico sostenible nacional» en este artículo, dedicado al objeto y finalidad del Proyecto de Ley.

2. En segundo lugar, siguiendo la Resolución de 28 de julio de 2005, de la Subsecretaría, por la que se da publicidad al Acuerdo del Consejo de Ministros, de 22 de julio de 2005, por el que se aprueban las Directrices de técnica normativa, se introducen mejoras ortográficas conforme a las normas de la Real Academia Española (directriz 102). En este sentido, se recuerda que el uso de desdoblamientos («los ciudadanos y las ciudadanas») se considera artificioso e innecesario desde el punto de vista lingüístico, por lo que siendo los españoles los destinatarios de esta norma, se ha entendido más apropiado utilizar ese término.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 676

ENMIENDA NÚM. 931

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2.

Texto que se propone:

Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

a) Accesibilidad: condición que han de reunir los medios, infraestructuras y servicios de transporte para poder ser utilizados y comprendidos por todas las personas, ~~con independencia de sus circunstancias de discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores,~~ en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad.

~~[...] g) Costes externos: costes económicos asociados al transporte y la movilidad que no se reflejan en el precio y que no se tienen en cuenta en la ordenación y gestión de la actividad, ni en las decisiones que toman los agentes económicos que operan en ella.~~

~~Se podrán considerar costes externos, entre otros, los derivados de accidentes, congestión, contaminación atmosférica, contaminación de las aguas, cambio climático, ruido, ocupación y fragmentación del territorio, pérdida de biodiversidad, reducción de la conectividad ecológica y deterioro de la naturaleza, generación de desigualdad social.~~

~~h) Gestión de la demanda de movilidad: políticas, estrategias y planes que influyen en la conducta de las personas para reducir o redistribuir su demanda de viajes con el fin de promover una movilidad sostenible.~~

~~[...] l) Movilidad inclusiva: es aquella que tiene por objetivo garantizar el acceso a los servicios de transporte y la movilidad en general a todos los **españoles** ciudadanos y las ciudadanas sin que exista menoscabo por situaciones **o circunstancias personales o sociales** de discapacidad, nivel de renta, lugar de residencia, edad, sexo, género, o pertenencia a un determinado grupo social.~~

m) Movilidad sostenible: aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables, tanto para el usuario como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que se reducen y limitan los **eventuales** efectos adversos del transporte sobre el medio ambiente y la salud, ~~en particular: la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el ruido, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats y la reducción de la conectividad ecológica y fomentando la movilidad y el transporte cero emisiones.~~

~~[...] ñ) Plan de movilidad sostenible de entidades locales: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental, como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa.~~

~~o) Plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad con menor impacto ambiental que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente.~~

~~[...] q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público con cualquier clase de vehículo.~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 677

[...] v) ~~Sistema de gestión ambiental: parte del sistema de gestión usada para gestionar aspectos ambientales, asegurando el cumplimiento de los requisitos legales en materia de medioambiente, identificando los riesgos medioambientales y asistiendo en la consecución de objetivos.~~

2. De manera específica, en relación con el espacio controlado de pruebas regulado en el capítulo I del título V, se entenderá por:

a) Autoridad de supervisión: administración, ente u organismo que, por razón de la materia y el ámbito de actuación del proyecto admitido al espacio controlado de pruebas, esté encargada de llevar a cabo el seguimiento y supervisión de las pruebas integrantes del proyecto de innovación de acuerdo con el protocolo y lo contenido en el capítulo I del título V. Podrá actuar más de una autoridad de supervisión en cada proyecto en función de cuál sea la administración a la que afecta dicho proyecto según el ámbito competencial y territorial en el que se desarrolla y en función del tipo de transporte afectado.

b) Comisión de ~~personas~~ **expertos** en movilidad: grupo de expertos en movilidad y transportes seleccionados, en función de las características de cada proyecto **y conforme al procedimiento que reglamentariamente se establezca**, ~~por la Oficina~~ de una lista de expertos que ejercerá las funciones previstas en el capítulo I del título V de esta ley.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 932

Grupo Parlamentario VOX

De modificación:

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4.

Texto que se propone:

Artículo 4. Derecho a la movilidad ~~sostenible~~.

1. Se reconoce el derecho de todos los **españoles ciudadanos y las ciudadanas** a disfrutar de un sistema de movilidad ~~sostenible~~ y justo en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales, **laborales** y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas **geográficas** afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad cotidiana.

2. Las administraciones públicas deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en la ley, a través de un sistema de movilidad, definido como un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.

3. El sistema de movilidad definido en el apartado anterior constituye un elemento esencial para mejorar la calidad de vida de los **españoles ciudadanos y las ciudadanas** y sus oportunidades de progreso en relación con el acceso al empleo, la formación, los bienes y servicios, la cultura, el ocio y las demás actividades cotidianas. En consecuencia, deberá ser eficaz, seguro, asequible, eficiente, accesible, ~~socialmente inclusivo~~, y respetuoso con **las necesidades de las personas**, la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 678

salud **de estas** y el medio **natural ambiente-en el que estas se desenvuelven**, integrando además soluciones digitales para facilitar estos objetivos.

4. El sistema de movilidad **será un sistema multimodal plenamente integrado que aprovechará los distintos modos de transporte que favorecerá** ~~facilitará~~ la movilidad activa **a través de todos los medios de transporte públicos y privados existentes y sostenible** y podrá incluir ~~servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida, y servicios de movilidad colaborativa.~~

5. El sistema de movilidad deberá desarrollarse en beneficio de las generaciones actuales y futuras, la prosperidad económica, la cohesión social, el equilibrio territorial y la calidad de vida.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 933

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5.

Texto que se propone:

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

1. Seguridad de las personas y del sistema de movilidad en su conjunto. Se incluye la seguridad operacional, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.

2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ~~s ciudadanía~~ **personas** en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los **españoles ciudadanos y ciudadanas** con independencia de su lugar de residencia.

3. ~~Igualdad de trato y no discriminación.~~ Los sistemas de transportes y movilidad deberán velar por la igualdad **entre todos los españoles de trato** y ~~prevenir la discriminación de ciudadanos y ciudadanas por cualquier circunstancia social, y en particular por razón de sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica.~~

4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles, **ajustándose a las necesidades y capacidades de España**. En particular, deberán:

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, **ajustándose a las necesidades y capacidades de España**, ~~reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido:~~

b) Fomentar ~~una transición justa a los~~ nuevos modelos de movilidad, **adoptando a tal efecto medidas y políticas basadas en la libertad de elección del medio de transporte por los usuarios**, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 679

c) Priorizar ~~la descarbonización~~, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

d) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medio ambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

[...]

~~9. Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España. El desarrollo de la política de movilidad estará alineado con (i) los objetivos asumidos por España a nivel internacional, en particular los relativos a la preservación del clima, la conservación de la biodiversidad y la calidad ambiental, (ii) la política y normativa europea sobre esta materia, (iii) los planes y estrategias desarrollados para el cumplimiento de los objetivos fijados, y (iv) los estándares y clasificaciones que sobre los distintos modos, servicios, recursos y prioridades se establezcan en relación con la sostenibilidad.~~

~~10. 9. Transparencia, sensibilización y participación ciudadana. Las políticas de movilidad, tanto de personas como de mercancías, serán desarrolladas por las administraciones públicas con un enfoque integrador, basado en un modelo de gobierno abierto, en el que la transparencia y claridad en las comunicaciones con el ciudadano y la ciudadana, la sensibilización, la participación y la colaboración sean principios informadores del proceso de toma de decisiones, y dando oportunidad de involucrarse en dicho proceso a **todos los españoles** toda la ciudadanía, actores públicos y privados, sectores productivos y territorios interesados, situando a las personas al ciudadano y ciudadana en el centro de las decisiones.~~

~~11. Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la «ciudad de proximidad» de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.~~

JUSTIFICACIÓN

Se introducen las siguientes mejoras técnicas:

1. En primer lugar, siguiendo la Resolución de 28 de julio de 2005, de la Subsecretaría, por la que se da publicidad al Acuerdo del Consejo de Ministros, de 22 de julio de 2005, por el que se aprueban las Directrices de técnica normativa, se introducen mejoras ortográficas conforme a las normas de la Real Academia Española (directriz 102). En este sentido, se recuerda que el uso de desdoblamientos («los ciudadanos y las ciudadanas») se considera artificioso e innecesario desde el punto de vista lingüístico, por lo que se sustituye por españoles, que son los destinatarios de la norma.

2. En segundo lugar, se suprime la referencia concreta referencia a la «identidad de género» u otros tipos de discriminación, puesto que esas distinciones son puramente ideológicas.

3. En tercer lugar, se suprime el punto 9 («Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España») al entender que puede entrar en conflicto con el punto 5 («Servicio al desarrollo económico sostenible»). En este sentido, cabe señalar que debe priorizarse el «desarrollo económico sostenible nacional» por encima del cumplimiento de cualquier compromiso internacional que pueda suponer un menoscabo del bienestar y prosperidad de los españoles. De igual forma se ha añadido la previsión sobre la que toda la estrategia de movilidad debe sostenerse, como es que debe tenerse en cuenta las necesidades y las capacidades de España.

4. En cuarto lugar, se suprime el punto 11 («Fomento de la ciudad de proximidad») al entender que el concepto de «ciudad de proximidad» puede esconder, so pretexto de combatir el «cambio climático», una idea de «planificación estatal» de la vida de los ciudadanos incompatible con el libre ejercicio de sus derechos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 680

ENMIENDA NÚM. 934

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 8.

Texto que se propone:

1. La Conferencia Sectorial de Transportes **e Infraestructuras** es un órgano de cooperación de los previstos en los artículos 147 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y se regirá por lo dispuesto en esta Ley, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, y en los artículos 9 y siguientes de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

2. La Conferencia Sectorial de Transportes **e Infraestructuras** promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación.

3. La Conferencia Sectorial de Transportes e Infraestructuras podrá convocar a sus reuniones a los representantes de la administración local que sean designados por la Federación Española de Municipios y Provincias, como asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.

~~3.—~~**4.** La Conferencia Sectorial de Transportes **e Infraestructuras** podrá ejercer funciones consultivas, decisorias o de coordinación.

~~4.—~~**5.** Corresponderá a la Conferencia Sectorial de Transportes **e Infraestructuras** aprobar la estructura y funcionamiento del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), así como acordar los objetivos y contenidos de la información.

~~5.—~~**6.** El régimen de adopción de acuerdos de la Conferencia Sectorial de Transportes **e Infraestructuras** será el establecido en el título III de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

~~6.—~~**7.** ~~En ningún caso las actuaciones del Foro de Movilidad Sostenible podrán considerarse sustitutivas de las que correspondan a la Conferencia Sectorial de Transportes de acuerdo con la normativa de aplicación.~~

JUSTIFICACIÓN

Se busca facilitar la participación de las Entidades Locales en el seno de la Conferencia Sectorial de Transportes e Infraestructuras, especialmente si se tiene en cuenta que dicha Conferencia Sectorial podrá ejercer funciones de carácter decisorio en asuntos que pueden afectar al transporte urbano.

En este sentido, cabe recordar que la posibilidad de facilitar la participación de la Federación Española de Municipios y Provincias en el seno de una Conferencia Sectorial ya se contempla en nuestro ordenamiento jurídico (véase la Conferencia Sectorial del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, regulada en el artículo 19 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia).

Se postula, por último, la unificación de esta Conferencia Sectorial con la de Infraestructuras de Transporte Terrestre, suprimiéndose en consecuencia la disposición adicional segunda del proyecto de ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 681

ENMIENDA NÚM. 935

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título I. Artículo 9.

JUSTIFICACIÓN

Se suprime la creación de un nuevo órgano en tanto que sus funciones serán asumidas bien por la Conferencia Sectorial de Transportes e Infraestructuras, bien por el Consejo Superior de Movilidad.

ENMIENDA NÚM. 936

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título I. Artículo 10.

JUSTIFICACIÓN

Se suprime la creación del órgano por lo que sus funciones serán asumidas bien por la Conferencia Sectorial de Transportes e Infraestructuras, bien por el Consejo Superior de Movilidad.

ENMIENDA NÚM. 937

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título I. Artículo 11.

JUSTIFICACIÓN

Se suprime la creación del órgano por lo que sus funciones serán asumidas bien por la Conferencia Sectorial de Transportes e Infraestructuras, bien por el Consejo Superior de Movilidad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 682

ENMIENDA NÚM. 938

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 12.

Texto que se propone:

El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

1. Se crea el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, como un órgano del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Es el máximo órgano consultivo en materia de movilidad y transportes en sus diferentes aspectos, que pretende servir de cauce institucional de participación y cooperación entre los sectores económicos, las organizaciones sociales, las personas usuarias y las administraciones públicas.

3. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible se organizará por secciones correspondientes a los diferentes ámbitos temáticos en los que se considere necesario estructurar su actividad.

4. Su composición, estructura y funcionamiento se establecerán reglamentariamente, debiendo garantizarse, en todo caso, la participación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, de las organizaciones empresariales y sindicales **con representación significativa en todo el territorio nacional**, de las asociaciones de consumidores y usuarios ~~de ámbito estatal más representativas~~, las universidades y centros de investigación y, en general, de las entidades cívicas y sociales, incluido el sector asociativo de la discapacidad.

JUSTIFICACIÓN

Deben de estar representados las organizaciones empresariales y sindicales que tengan una representación significativa, no única y exclusivamente CCOO y UGT.

ENMIENDA NÚM. 939

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 15.

Texto que se propone:

Artículo 15. Financiación del funcionamiento y actuaciones del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

1. Los Presupuestos Generales del Estado de cada año incluirán en el presupuesto del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la o las partidas necesarias para asegurar el adecuado funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible., ~~incluyendo, entre otras, las siguientes:~~

~~a) Costes de funcionamiento y secretaria del propio Sistema Nacional de Movilidad Sostenible y de sus instrumentos de gestión y participación.~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 683

- ~~b) El adecuado desarrollo del EDIM:~~
- ~~e) Programas de sensibilización e información a la ciudadanía:~~
- ~~d) Otras actividades de análogo carácter que se determinen en el Plan de Trabajo bienal al que se refiere el artículo 11:~~

2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá suscribir instrumentos de colaboración con otros departamentos ministeriales, con otras administraciones públicas autonómicas y locales y con entidades públicas o privadas, para la realización de las actividades recogidas en este título, que podrán ser financiadas con cargo a los créditos asignados al Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica dirigida a evitar especificaciones innecesarias.

ENMIENDA NÚM. 940

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16.

Texto que se propone:

Se modifican los apartados 3 y 4 del artículo 16, quedando redactado de la siguiente forma:

3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana coordinará una comisión técnica integrada por representantes de todas las administraciones, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha comisión técnica contará en todo caso con representación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico, **del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.**

El anteproyecto será informado preceptivamente por ~~el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible~~ y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible y, por último, será sometido a información pública. Analizadas y valoradas las alegaciones, la comisión técnica elaborará una propuesta definitiva.

El DOMOS será aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, ~~y remitido para su conocimiento al Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~

Este mismo procedimiento será aplicable a la tramitación de las revisiones periódicas del DOMOS, que se realizarán, como máximo, cada ~~diez~~ **cinco** años.

4. El DOMOS tendrá carácter ~~vinculante~~ **orientador** para todas las políticas públicas de la Administración General del Estado y en especial condicionará la política de ayudas del Estado en materia de movilidad. Las demás administraciones lo podrán asumir cuando así lo acuerden voluntariamente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 684

JUSTIFICACIÓN

Dado que el Proyecto de Ley concibe al Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) como el «marco esencial de orientaciones para la planificación sostenible de la movilidad por parte de todas las administraciones públicas» (Exposición de Motivos), se considera imprescindible la participación en su elaboración tanto del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, por sus competencias en materia industrial, como del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, por sus competencias en el ámbito de la digitalización.

Asimismo, teniendo en cuenta el constante cambio que sufre la movilidad, el DOMOS debe realizarse con una mayor periodicidad, no cada diez años.

Por último, el DOMOS es un documento orientativo por su propia definición, por lo que no debe tener carácter vinculante.

ENMIENDA NÚM. 941

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19.

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 2 del artículo 19, quedando redactado de la siguiente forma:

2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

- a) Planes de movilidad ~~sostenible~~ de entidades locales y planes de movilidad ~~sostenible~~ simplificados de entidades locales.
- b) Planes de movilidad ~~sostenible~~ para grandes centros de actividad.
- c) Planes de movilidad ~~sostenible~~ al trabajo, de empresas o para centros de trabajo.
- d) Planes de movilidad activa, saludable, ~~sostenible~~ y segura a centros educativos y entornos escolares y de formación.
- ~~e) Zonas de bajas emisiones.~~
- f) ~~e~~) Distribución urbana de mercancías.
- g) ~~f~~) Política de aparcamiento y aparcamientos disuasorios.
- h) ~~g~~) Implantación de infraestructura y servicios para la circulación segura en bicicleta o ciclo.
- i) ~~h~~) Diseño de soluciones de movilidad para dar respuesta a las necesidades de los residentes en zonas rurales y de baja densidad de población.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con otras enmiendas presentadas en relación con las zonas de bajas emisiones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 685

ENMIENDA NÚM. 942

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 21.

Texto que se propone:

Artículo 21. Concienciación y sensibilización.

1. Para el desarrollo de una ~~nueva cultura de la~~ movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas **de ámbito estatal**:

a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, ~~en particular la activa~~, en la calidad de vida, la salud y el medioambiente.

b) Promoverán acciones formativas que doten a los ~~y las~~ profesionales y a la ciudadanía en general, de las habilidades necesarias para lograr ~~la transformación social que requiere el cambio hacia~~ una movilidad sostenible.

2. De acuerdo con el contenido del DOMOS en relación con la información, concienciación y sensibilización, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana coordinará en el marco de la Administración General del Estado la elaboración de una Estrategia plurianual de concienciación y sensibilización en materia de movilidad sostenible, que se desarrollará a través de planes bienales.

3. La Estrategia de la Administración General del Estado en materia de concienciación y sensibilización y sus planes bienales podrán incorporar los siguientes elementos:

- a) Iniciativas integradas de información y sensibilización.
- b) Instrumentos de comunicación y participación.
- c) Difusión de buenas prácticas.
- d) Plataformas electrónicas y materiales formativos.
- e) Realización de programas o campañas de promoción y apoyo a las acciones que desarrollen entidades públicas o privadas.

f) Impulso a redes de colaboración, intercambio y aprendizaje horizontal de entidades y profesionales.

~~4. En la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año se detallarán las partidas específicas asociadas a las actuaciones de concienciación y sensibilización para desarrollar una cultura de movilidad segura, saludable y sostenible.~~

5.—4. Todas las actuaciones que se realicen en materia de concienciación y sensibilización deben ser en formato accesible y de lectura fácil.

JUSTIFICACIÓN

Se introducen las siguientes modificaciones:

1. En primer lugar, se considera que la concienciación y sensibilización sobre movilidad sostenible debe realizarse en todos los ámbitos, no solamente en el de la movilidad activa.

2. En segundo lugar, resulta innecesaria la dotación de partidas específicas en los Presupuestos Generales del Estado asociadas a actuaciones de concienciación y sensibilización en materia de movilidad sostenible. Así, dadas las necesidades operativas propias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se considera que el uso de recursos públicos para este tipo de iniciativas no debe constituir una prioridad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 686

ENMIENDA NÚM. 943

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Capítulo I. Artículo 22.

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, y en términos generales, se considera innecesaria la inclusión de este artículo por cuanto en la legislación ordenadora del sistema educativo y universitario español ya se incluyen consideraciones relacionadas con la promoción de la sostenibilidad medioambiental entre las cuales es posible incluir la «cultura de la movilidad sostenible».

Lo anterior se reitera al señalar los objetivos de la enseñanza básica (artículo 4.4 LOE) y del bachillerato [artículo 33, letras j) y o), LOE]. De hecho, tanto en el Real Decreto 217/2022, de 29 de marzo, por el que se establece la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Secundaria Obligatoria como en el Real Decreto 243/2022, de 5 de abril, por el que se establecen la ordenación y las enseñanzas mínimas del Bachillerato, los descriptores operativos STEM5 de la «competencia matemática y competencia en ciencia, tecnología e ingeniería (STEM)», mencionan expresamente la necesidad de que el alumno sea capaz de emprender acciones destinadas a la «preservación el medio ambiente y los seres vivos», la práctica de un «consumo responsable» y la «transformación de su entorno de forma sostenible».

En último lugar, cabe hacer especial mención a la innecesaria referencia a la «creación de entornos escolares seguros, saludables y sostenibles y [...] caminos escolares que permitan los desplazamientos seguros y sostenibles» (apartado 4 del artículo 22 del Proyecto de Ley).

ENMIENDA NÚM. 944

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 1.ª. Artículo 23.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 23.3 y 4:

Artículo 23.4

~~3. Su contenido deberá ser coherente con los objetivos asumidos por España a nivel internacional y las políticas públicas que, de manera directa o indirecta, tengan impacto en el transporte y la movilidad.~~

4. Se deberá ~~prestar una atención especial al principio de desarrollo territorial y urbano sostenible, los objetivos climáticos y de calidad del aire y, en particular, a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, así,~~ como a los objetivos sobre conservación de la biodiversidad.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica en coherencia con otras enmiendas presentadas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 687

ENMIENDA NÚM. 945

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 1.ª. Artículo 26.

JUSTIFICACIÓN

La Ley no debe imponer cargas que impliquen posicionamientos ideológicos de los cuales no se ha previsto el coste que se habrá de soportar.

ENMIENDA NÚM. 946

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 1.ª. Artículo 27.

JUSTIFICACIÓN

La Ley no debe imponer al sector privado una carga tal sin prever el coste que habrá de soportar.

ENMIENDA NÚM. 947

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 1.ª. Artículo 28.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica en coherencia con otras enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 948

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 29.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 688

Texto que se propone:

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así, como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

a) ~~La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así, como la movilidad en bicicleta o ciclo.~~

b) ~~El transporte público colectivo.~~

e) ~~Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.~~

d) ~~En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.~~

~~La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida.~~

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del modelo jerarquizado y obligatorio entre diferentes modos de transporte impuesto por el artículo 29 del Proyecto de Ley. En este sentido, se considera que el referido modelo, el cual concibe al vehículo privado como un «mal inevitable», no se centra en las necesidades reales de movilidad de los ciudadanos y las empresas.

ENMIENDA NÚM. 949

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 2.ª. Artículo 30

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 950

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 2.ª. Artículo 30

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 689

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 951

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 2.ª. Artículo 31.

Texto que se propone:

Artículo 31. Movilidad inclusiva para personas con discapacidad o movilidad reducida.

Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias:

a) Adoptarán políticas de movilidad inclusiva como herramienta imprescindible para lograr el objetivo de cohesión social, promoviendo la accesibilidad universal a las infraestructuras y los modos de transportes en condiciones de igualdad para todos los **españoles ciudadanos y las ciudadanas**.

b) Priorizarán sus inversiones en movilidad inclusiva teniendo en cuenta la situación de los distintos modos y medios de transporte en cuanto a accesibilidad y su nivel de utilización.

c) Adoptarán medidas para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida, **en particular las personas mayores**, tales como garantizar la información que deberá ser accesible y en tiempo real de las condiciones de accesibilidad de las infraestructuras y modos de transportes, facilitar el acceso a las zonas de bajas emisiones **hasta su eliminación** o extender la figura de los asistentes de movilidad a aquellos modos de transporte donde sea posible.

d) Fomentarán las campañas de información y acciones formativas para promover la accesibilidad y la no discriminación de las personas con discapacidad o movilidad reducida en la utilización de los bienes y servicios a disposición del público.

e) ~~Podrán~~ Considerar **án** a las personas con discapacidad y sus acompañantes a la hora de fijar las tarifas de los servicios de transporte.

f) Establecerán, en la medida de lo posible, sistemas de seguimiento y control para asegurar la eficacia de las medidas y su repercusión en el número de personas con discapacidad y sus desplazamientos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 952

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 2.ª. Artículo 32.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 690

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 953

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 3.ª. Artículo 34.

Texto que se propone:

Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el ~~transporte público colectivo~~, **transporte público de personas a la demanda**, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación ~~o de cero emisiones~~ en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público ~~colectivo~~, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación ~~o de bajas emisiones~~, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 954

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Sección 4.ª. Artículo 39.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 691

ENMIENDA NÚM. 955

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52.

Texto que se propone:

Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, la decisión de acometer la ejecución de inversiones con participación de financiación pública en infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, en la Red Ferroviaria de Interés General, en los aeropuertos de interés general y en los puertos de interés general cuando estas inversiones son financiadas por las autoridades portuarias, estará sometida al resultado de una evaluación ex ante de sus efectos **en dos sentidos**, ~~que se llevará a cabo en dos etapas~~:

- a) Análisis ~~preliminar~~ de la rentabilidad socioambiental.
- b) Estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera.

El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones.

2. Transcurridos cinco años desde la puesta en servicio de cualquier infraestructura de transporte de competencia estatal sobre la que se hubiera realizado el estudio de rentabilidad previsto en el artículo 54, el promotor de la infraestructura llevará a cabo una evaluación ex post de la misma, en los términos que se establezcan en la orden ministerial a la que se hace referencia en el apartado 3.

3. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aprobará por orden ministerial una metodología para cada una de las evaluaciones mencionadas en los apartados 1 y 2, que contemple las mejores experiencias internacionales y académicas, y sea acorde con la empleada por la Unión Europea, ~~prestando especial atención a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes~~. Esta metodología incluirá las particularidades sectoriales necesarias y la forma de realizar los correspondientes análisis de sensibilidad.

Asimismo, en el caso de la evaluación de operaciones de integración urbana del ferrocarril, se tendrán en cuenta las particularidades propias de este tipo de actuaciones, incluyéndose criterios específicos a tal fin.

4. Los resultados de las evaluaciones ex ante y ex post a los que se refieren los apartados anteriores serán públicas y sus principales conclusiones se registrarán digitalmente en el módulo de inventario de infraestructuras del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) al que se refiere el artículo 14, en las condiciones y con las excepciones que se establezcan reglamentariamente. Este registro tendrá por objeto, entre otros, conocer las desviaciones que puedan producirse para cada tipología de proyecto respecto a los estudios realizados en fase de planificación, especialmente en lo que se refiere al coste de inversión y demanda de la actuación, así como optimizar el proceso de toma de decisiones.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica dirigida a evitar que se le de preferencia al impacto ambiental sobre el económico y social. Para adoptar cualquier medida en materia de infraestructuras se tiene que valorar por encima de cualquier factor, el impacto socioeconómico y las necesidades de los ciudadanos de España.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 692

ENMIENDA NÚM. 956

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 53.

Texto que se propone:

Artículo 53. Análisis preliminar de la rentabilidad socioambiental de las infraestructuras de transporte estatales.

1. Antes del inicio de cualquier estudio informativo o primer documento requerido por la normativa sectorial de aplicación para la planificación de una nueva actuación, una mejora o modernización de una infraestructura ya existente, de competencia estatal y con las especialidades establecidas en los apartados siguientes será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental, que deberá tener un resultado positivo, de acuerdo a los umbrales de rentabilidad socioambiental mínima que se establezcan en la metodología a la que se hace referencia en el artículo 52, para poder continuar la tramitación técnica exigida en la normativa sectorial.

2. En relación con las actuaciones en aeropuertos de interés general, este análisis preliminar se llevará a cabo durante la tramitación del Plan Director del aeropuerto correspondiente o de su revisión o modificación, respecto a las actuaciones incluidas en el mismo, teniendo en consideración el potencial aumento de operaciones y su impacto en las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y garantizando el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable. Las inversiones correspondientes a actuaciones no incluidas en el Plan Director no requerirán la elaboración del estudio preliminar de rentabilidad socioambiental.

3. En relación con las actuaciones del ámbito portuario, e ste análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se llevará a cabo en todo caso durante la tramitación del documento de Plan Director de Infraestructuras al que se refiere el artículo 54 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Adicionalmente a lo anterior, para aquellas inversiones que se consideren relevantes desde el punto de vista técnico o económico, pero que no formen parte de un documento de Plan Director de Infraestructuras, la necesidad de contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se recogerá en el momento de incluir dicha actuación en el plan de inversiones de la Autoridad Portuaria correspondiente, y que formará parte del Plan de Empresa al que hace referencia el artículo 55 del texto legal anteriormente mencionado.

4. En relación con las actuaciones en carreteras del Estado y con las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, serán objeto de análisis preliminar de rentabilidad socioambiental todas aquellas recogidas en alguno de los casos incluidos en el anexo II de la presente ley.

5. En relación con las actuaciones a incluir en convenios entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o sus entidades dependientes y otras administraciones o entidades, siempre que estén financiadas o cofinanciadas por dicho Ministerio o sus entidades dependientes, y sin perjuicio de su titularidad, deberán contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental positivo, siempre que se superen los importes establecidos en el anexo II.

6. El contenido del anexo II podrá ser actualizado por orden ministerial, cuando se constate la necesidad de adecuación de los umbrales o la tipología de las actuaciones.

7. Este análisis preliminar contemplará las diversas alternativas, modos de transporte—incluyendo, cuando proceda, la movilidad activa—, previsiones de demanda y efectos económicos, sociales y medioambientales esperados, incluyendo criterios sostenibles de ocupación del suelo, para los diferentes agentes implicados. Se realizará de acuerdo con lo establecido en el artículo 52 sobre la metodología de los análisis preliminares de rentabilidad socioambiental.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 693

8. Los análisis ~~preliminares~~ de rentabilidad socioambiental serán sometidos a los siguientes informes:

- a) Las actuaciones correspondientes al apartado 3 se informarán por el Organismo Público Puertos del Estado.
- b) Las actuaciones en carreteras del Estado correspondientes a los apartados 4 y 5 se informarán por el Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- c) Para las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal correspondientes a los apartados 4 y 5 se aplicará lo establecido en el apartado 3 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

9. El Consejo de Ministros, por razones de interés general, podrá autorizar la continuación de aquellos expedientes donde el análisis ~~preliminar~~ no haya alcanzado un resultado positivo. La persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana informará a la Comisión del Congreso de estas últimas autorizaciones.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica dirigida a evitar que se le de preferencia al impacto ambiental sobre el económico y social. Para adoptar cualquier medida en materia de infraestructuras se tiene que valorar por encima de cualquier factor, el impacto socioeconómico y las necesidades de los ciudadanos de España.

ENMIENDA NÚM. 957

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 54.

Texto que se propone:

Artículo 54. Estudio de rentabilidad de las infraestructuras de transporte estatales.

1. ~~La decisión final sobre~~ la ejecución de una nueva actuación financiada total o parcialmente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o sus entidades dependientes, incluyendo aquellas recogidas en los convenios a suscribir con otras administraciones autonómicas o locales o entidades, sin perjuicio de su titularidad, quedará condicionada a los resultados del estudio de rentabilidad económico, social, ambiental y en su caso financiera, previsto en la normativa sectorial y a cuya metodología se refiere el artículo 52. Los umbrales de rentabilidad mínima exigida se establecerán reglamentariamente.

2. Con carácter previo al inicio de la primera licitación de obras de una actuación de infraestructura de transporte estatal, si se aprecia que el estudio de rentabilidad pudiera estar desactualizado o se careciera del mismo, éste deberá actualizarse o elaborarse para asegurar que se ajusta a lo previsto en el apartado 1 del presente artículo.

En el caso de los aeropuertos de interés general, dicho estudio se llevará a cabo por el gestor aeroportuario, con carácter previo a la aprobación de la actuación correspondiente, solamente en el caso de aquellas actuaciones que, siendo compatibles con el Plan Director, supongan un incremento relevante de capacidad o una modificación funcional operativa substancial.

En el caso de las infraestructuras portuarias, será necesario contar con estudios completos de rentabilidad económica, social, ambiental y, en su caso, financiera, en aquellas actuaciones que ~~sean hayan sido~~ objeto de un análisis **socioambiental preliminar**, en los términos expresados en el artículo 53, así como sobre aquellas actuaciones incluidas en la programación de inversiones

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 694

públicas que sean relevantes, siguiendo para ello los criterios establecidos en la legislación vigente y en las directrices que establezca Puertos del Estado, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 55.3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

3. El Consejo de Ministros, por razones de interés general, podrá autorizar la realización de la actuación que no haya alcanzado el umbral al que se refiere el apartado 1 del presente artículo. El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana informará a la Comisión del Congreso de los Diputados de estas últimas autorizaciones.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica dirigida a evitar que se le de preferencia al impacto ambiental sobre el económico y social. Para adoptar cualquier medida en materia de infraestructuras se tiene que valorar por encima de cualquier factor, el impacto socioeconómico y las necesidades de los ciudadanos de España.

ENMIENDA NÚM. 958

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título IV. Artículo 56.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, por cuanto existe aplicación presupuestaria concreta como señala el artículo 15 de la Ley al sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

ENMIENDA NÚM. 959

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título IV. Artículo 57.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, por cuanto existe aplicación presupuestaria concreta como señala el artículo 15 de la Ley al sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 695

ENMIENDA NÚM. 960

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título IV. Artículo 58.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, por cuanto existe aplicación presupuestaria concreta como señala el artículo 15 de la Ley al sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

ENMIENDA NÚM. 961

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título IV. Artículo 59.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, por cuanto existe aplicación presupuestaria concreta como señala el artículo 15 de la Ley al sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

ENMIENDA NÚM. 962

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título IV. Artículo 60.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, por cuanto existe aplicación presupuestaria concreta como señala el artículo 15 de la Ley al sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 696

ENMIENDA NÚM. 963

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título IV. Artículo 61.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, por cuanto existe aplicación presupuestaria concreta como señala el artículo 15 de la Ley al sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

ENMIENDA NÚM. 964

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título IV. Artículo 62.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, por cuanto existe aplicación presupuestaria concreta como señala el artículo 15 de la Ley al sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

ENMIENDA NÚM. 965

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Sección 4.ª. Artículo 81.

Texto que se propone:

Artículo 81.1

Comisión de ~~personas expertas~~ **expertos** en movilidad

1. En **los términos que reglamentariamente se determinen** se ~~ejercicio de sus competencias la Oficina~~ configurará la Comisión de ~~personas expertas~~ **expertos** del espacio controlado de pruebas para la movilidad.

Para ello, se contará con una Bolsa de ~~personas expertas~~ **expertos** seleccionadas **conforme reglamentariamente se determine** ~~por la Oficina~~ de donde se elegirá a aquellas personas profesionales más adecuadas para cada proyecto en relación con la materia y características del mismo. La selección respetará los principios de independencia, responsabilidad y conocimiento específico del sector.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 697

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 966

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Título VI. Artículo 97.

JUSTIFICACIÓN

No es necesario regular esa posibilidad en las regiones, dentro los nodos logísticos contemplados en el artículo 96 se cubren aquellos que puedan serlo a nivel autonómico.

ENMIENDA NÚM. 967

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 98.

Texto que se propone:

Se propone la supresión del apartado 2 del artículo 98.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica en coherencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 968

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Disposición adicional primera.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para eliminar la proliferación de organismos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 698

ENMIENDA NÚM. 969

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Disposición adicional segunda.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para refundir esta Conferencia Sectorial con la de Transporte.

ENMIENDA NÚM. 970

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Disposición adicional sexta.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica en coherencia con el resto de las enmiendas. Eliminación de todas las restantes referencias en la iniciativa.

ENMIENDA NÚM. 971

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria sexta.

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado 1 de la disposición transitoria sexta:

1. No será preceptivo el análisis preliminar de rentabilidad socioambiental establecido en el artículo 53 en el caso de las actuaciones en las que se haya producido la licitación del contrato de servicios para la redacción del estudio informativo o del primer documento requerido en la legislación sectorial vigente para su realización. En el caso de encargo a medio propio, quedan excluidas aquellas en las se haya iniciado la tramitación del citado encargo.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica en coherencia con las enmiendas anteriores.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 699

ENMIENDA NÚM. 972

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Disposición transitoria séptima.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica en coherencia con el resto de las enmiendas, en línea con la supresión de dicho Fondo por ser susceptible de oscuridad administrativa.

ENMIENDA NÚM. 973

Grupo Parlamentario VOX

De modificación.

Precepto que se modifica:

Disposición final primera. Modificación texto refundido Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado séptimo de la disposición final primera:

[...]

7. La celebración de actividades o eventos organizados con fines recreativos, turísticos o tradicionales, en los que no existe competición deportiva, pero que precisen para su desarrollo la ocupación total o parcial de la vía, interfiriendo en la fluidez y seguridad ordinaria de la circulación de la misma, deberán ser comunicadas por sus promotores u organizadores con una antelación mínima de diez días hábiles con respecto a su fecha de celebración al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, autoridad autonómica o local responsable en materia de seguridad vial, para que este organismo pueda ~~estimar la procedencia de su celebración en el momento indicado, teniendo en cuenta la afección provocada y calendario de restricciones a la circulación y, en su caso,~~ dictar las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico. Los organizadores serán responsables de comunicar, por medios telemáticos, el inicio y fin del uso excepcional de la vía a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico.

[...]

JUSTIFICACIÓN

No se considera adecuado que la Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, autoridad regional o local responsable en materia de seguridad vial, pueda determinar, teniendo en cuenta exclusivamente la afección provocada y el calendario de restricciones a la circulación, la procedencia o no de la celebración de actividades o eventos organizados con fines recreativos, turísticos o tradicionales, en los que no exista competición deportiva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 700

ENMIENDA NÚM. 974

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Disposición final segunda. Modificación Real Decreto Legislativo 2/2004.

JUSTIFICACIÓN

La propuesta de habilitar legalmente a los municipios para introducir voluntariamente una tasa por la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación estipuladas en las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) complementa al mandato contenido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, según el cual los municipios de más de 50.000 habitantes (y aquellos de más de 20.000 habitantes que superen los límites de contaminación establecidos) deberán establecer ZBE antes de 2023.

En este sentido, se considera que, junto con los efectos negativos que supone de por sí el establecimiento de ZBE (restricción de la libertad de circulación, limitación del crecimiento económico y discriminación de las clases medias trabajadoras), la referida propuesta inevitablemente generará desigualdades entre los españoles por razón de residencia, así como la competencia fiscal entre los diferentes municipios.

ENMIENDA NÚM. 975

Grupo Parlamentario VOX

De supresión.

Precepto que se suprime:

Disposición final tercera. Modificación texto refundido Ley Estatuto de los Trabajadores

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica en coherencia con la enmienda realizada al artículo 27.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 701

ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

Al título del Proyecto/Proposición de Ley

— Enmienda núm. 928, del G.P. VOX.

En todo el Proyecto

— Enmienda núm. 199, del Sr. Rego Candamil (GPLu).

— Enmienda núm. 597, del G.P. Republicano.

Exposición de Motivos

— Enmienda núm. 598, del G.P. Republicano.

— Enmienda núm. 929, del G.P. VOX.

I

— Enmienda núm. 717, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

— Enmienda núm. 137, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), párrafos 17 y 18.

— Enmienda núm. 455, del Sr. Bel Accensi (GPLu), párrafo 17.

— Enmienda núm. 843, del G.P. Popular en el Congreso, párrafo 18.

II

— Enmienda núm. 718, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, párrafo 7.

III

— Enmienda núm. 719, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

IV

— Enmienda núm. 720, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, párrafos 5, 9 y 19.

— Enmienda núm. 845, del G.P. Popular en el Congreso, párrafo 12.

V

— Enmienda núm. 721, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, párrafos 2, 5 y nuevos.

— Enmienda núm. 200, del Sr. Rego Candamil (GPLu), párrafo 5.

— Enmienda núm. 138, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), párrafo 7.

— Enmienda núm. 139, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), párrafo nuevo.

VI

— Enmienda núm. 722, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

— Enmienda núm. 456, del Sr. Bel Accensi (GPLu), párrafo 3.

— Enmienda núm. 77, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), párrafo 4.

— Enmienda núm. 201, del Sr. Rego Candamil (GPLu), párrafo 4.

— Enmienda núm. 457, del Sr. Bel Accensi (GPLu), párrafo 4.

— Enmienda núm. 849, del G.P. Popular en el Congreso, párrafo 4.

— Enmienda núm. 202, del Sr. Rego Candamil (GPLu), párrafo 5.

— Enmienda núm. 203, del Sr. Rego Candamil (GPLu), párrafo 6.

— Enmienda núm. 846, del G.P. Popular en el Congreso, párrafo 9.

— Enmienda núm. 204, del Sr. Rego Candamil (GPLu), párrafo 10.

— Enmienda núm. 205, del Sr. Rego Candamil (GPLu), párrafo 11.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 702

- Enmienda núm. 847, del G.P. Popular en el Congreso, párrafo 11.
- Enmienda núm. 206, del Sr. Rego Candamil (GPlu), párrafo 12.
- Enmienda núm. 207, del Sr. Rego Candamil (GPlu), párrafo 15.
- Enmienda núm. 208, del Sr. Rego Candamil (GPlu), párrafo 19.
- Enmienda núm. 458, del Sr. Bel Accensi (GPlu), párrafo 19.
- Enmienda núm. 848, del G.P. Popular en el Congreso, párrafo 19.
- Enmienda núm. 209, del Sr. Rego Candamil (GPlu), párrafo 21.
- Enmienda núm. 459, del Sr. Bel Accensi (GPlu), párrafo 21.
- Enmienda núm. 844, del G.P. Popular en el Congreso, párrafo 21.

VII

- Enmienda núm. 723, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 210, del Sr. Rego Candamil (GPlu), párrafo 2.
- Enmienda núm. 211, del Sr. Rego Candamil (GPlu), párrafo 3.
- Enmienda núm. 212, del Sr. Rego Candamil (GPlu), párrafo 5.
- Enmienda núm. 213, del Sr. Rego Candamil (GPlu), párrafo 6.
- Enmienda núm. 214, del Sr. Rego Candamil (GPlu), párrafo 8.

VIII

- Enmienda núm. 215, del Sr. Rego Candamil (GPlu), párrafos 4 y 5.
- Enmienda núm. 724, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, párrafo 8.

IX

- Enmienda núm. 725, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

X

- Enmienda núm. 726, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

XI

- Enmienda núm. 727, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

XII

- Enmienda núm. 728, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, párrafo 5.

XIII

- Enmienda núm. 729, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, párrafo 6.

XIV

- Enmienda núm. 730, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, párrafo 3.

XV

- Sin enmiendas.

XVI

- Enmienda núm. 140, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 732, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, párrafos nuevos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 703

Parágrafos nuevos

- Enmienda núm. 731, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Título Preliminar

Artículo 1

- Enmienda núm. 733, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 850, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 930, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 216, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 1.
- Enmienda núm. 363, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado 1.
- Enmienda núm. 460, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 2.
- Enmienda núm. 5, del G.P. EH Bildu, apartado 2, letra a).
- Enmienda núm. 217, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 2, letra a).
- Enmienda núm. 302, del G.P. Ciudadanos, apartado 2, letra a).
- Enmienda núm. 600, del G.P. Republicano, apartado 2, letra a).
- Enmienda núm. 218, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 2, letra b).
- Enmienda núm. 78, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 2, letra c).
- Enmienda núm. 219, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 2, letra c).
- Enmienda núm. 220, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 2, letra e).
- Enmienda núm. 599, del G.P. Republicano, apartado 2, letra e).
- Enmienda núm. 6, del G.P. EH Bildu, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 301, del G.P. Ciudadanos, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 407, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado 2, letra nueva.

Artículo 2

- Enmienda núm. 462, del Sr. Bel Accensi (GPLu).
- Enmienda núm. 734, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 851, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 931, del G.P. VOX, apartado 1.
- Enmienda núm. 221, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 141, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1, letras d) y nueva.
- Enmienda núm. 461, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 1, letras d) y nueva.
- Enmienda núm. 601, del G.P. Republicano, apartado 1, letra d).
- Enmienda núm. 79, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 1, letras e) y nueva.
- Enmienda núm. 7, del G.P. EH Bildu, apartado 1, letra f).
- Enmienda núm. 827, del G.P. Socialista, apartado 1, letra g).
- Enmienda núm. 463, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 1, letras m), ñ), o) y q).
- Enmienda núm. 142, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1, letra m).
- Enmienda núm. 303, del G.P. Ciudadanos, apartado 1, letra m).
- Enmienda núm. 365, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado 1, letra m).
- Enmienda núm. 464, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 1, letras ñ), o) y q).
- Enmienda núm. 111, de la Sra. Calvo Gómez (GPLu), apartado 1, letras ñ), o) y nueva.
- Enmienda núm. 366, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado 1, letra ñ).
- Enmienda núm. 465, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 1, letras q), s) y nueva.
- Enmienda núm. 304, del G.P. Ciudadanos, apartado 1, letra q).
- Enmienda núm. 8, del G.P. EH Bildu, apartado 1, letras nuevas.
- Enmienda núm. 305, del G.P. Ciudadanos, apartado 1 letra nueva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 704

- Enmienda núm. 421, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 1, letras nuevas.
- Enmienda núm. 466, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1, letra nueva.
- Enmienda núm. 467, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1, letra nueva.
- Enmienda núm. 364, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 2, letra b).
- Enmienda núm. 468, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 2, letra f).
- Enmienda núm. 437, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 266, del Sr. Rego Candamil (GPlu), letra nueva.
- Enmienda núm. 267, del Sr. Rego Candamil (GPlu), letra nueva.
- Enmienda núm. 602, del G.P. Republicano, letras nuevas.

Artículo 3

- Enmienda núm. 603, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 852, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 9, del G.P. EH Bildu, apartado 1.
- Enmienda núm. 143, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 367, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 469, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 735, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 1.
- Enmienda núm. 10, del G.P. EH Bildu, apartados nuevos.

Artículo 4

- Enmienda núm. 604, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 736, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 853, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 932, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 112, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartados 1 y 4.
- Enmienda núm. 470, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 1 y 4.
- Enmienda núm. 368, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 144, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.
- Enmienda núm. 369, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 12, del G.P. EH Bildu, apartado 4.
- Enmienda núm. 222, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 4.
- Enmienda núm. 371, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 4.
- Enmienda núm. 13, del G.P. EH Bildu, apartado 5.
- Enmienda núm. 370, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 5.
- Enmienda núm. 11, del G.P. EH Bildu, apartado nuevo.

Artículo 5

- Enmienda núm. 113, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu).
- Enmienda núm. 471, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 605, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 737, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 854, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 933, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 14, del G.P. EH Bildu, apartado 1.
- Enmienda núm. 376, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 15, del G.P. EH Bildu, apartado 2.
- Enmienda núm. 223, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 255, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 372, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 2.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 705

- Enmienda núm. 224, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 3.
- Enmienda núm. 80, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 4.
- Enmienda núm. 225, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 4.
- Enmienda núm. 373, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado 4, letra a).
- Enmienda núm. 374, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado 4, letra c).
- Enmienda núm. 256, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 4, letra d).
- Enmienda núm. 306, del G.P. Ciudadanos, apartado 4, letra d).
- Enmienda núm. 375, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado 4, letra d).
- Enmienda núm. 16, del G.P. EH Bildu, apartado 5.
- Enmienda núm. 145, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 5.
- Enmienda núm. 226, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 5.
- Enmienda núm. 472, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 6.
- Enmienda núm. 227, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 7.
- Enmienda núm. 17, del G.P. EH Bildu, apartado 8.
- Enmienda núm. 228, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 8.
- Enmienda núm. 18, del G.P. EH Bildu, apartado 9.
- Enmienda núm. 19, del G.P. EH Bildu, apartado 11.
- Enmienda núm. 257, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 11.
- Enmienda núm. 377, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado 11.
- Enmienda núm. 20, del G.P. EH Bildu, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 268, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 307, del G.P. Ciudadanos, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 473, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 422, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 423, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 430, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 431, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 432, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 433, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 434, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 440, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado nuevo.

Título I

Artículo 6

- Enmienda núm. 229, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 1.
- Enmienda núm. 258, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 1.
- Enmienda núm. 606, del G.P. Republicano, apartado 1.
- Enmienda núm. 607, del G.P. Republicano, apartado 2.
- Enmienda núm. 608, del G.P. Republicano, apartado 4.
- Enmienda núm. 308, del G.P. Ciudadanos, apartado 4, letra nueva.
- Enmienda núm. 309, del G.P. Ciudadanos, apartado 4, letra nueva.
- Enmienda núm. 474, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 4, letra nueva.
- Enmienda núm. 475, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 4, letra nueva.

Artículo 7

- Enmienda núm. 609, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 738, del G.P. Confederado de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, letras d), i) y nueva.
- Enmienda núm. 146, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), letra d).
- Enmienda núm. 310, del G.P. Ciudadanos, letra nueva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 706

- Enmienda núm. 476, del Sr. Bel Accensi (GPlu), letra nueva.
- Enmienda núm. 477, del Sr. Bel Accensi (GPlu), letra nueva.
- Enmienda núm. 856, del G.P. Popular en el Congreso, letras nuevas.

Artículo 8

- Enmienda núm. 610, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 934, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 147, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartados 2 y 3.
- Enmienda núm. 21, del G.P. EH Bildu, apartado 2.
- Enmienda núm. 378, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 4.
- Enmienda núm. 22, del G.P. EH Bildu, apartado 7.

Artículo 9

- Enmienda núm. 259, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 935, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 611, del G.P. Republicano, apartado 2.

Artículo 10

- Enmienda núm. 260, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 936, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 148, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 612, del G.P. Republicano, apartados 4, 6 y nuevo.
- Enmienda núm. 23, del G.P. EH Bildu, apartado 4.
- Enmienda núm. 81, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 4.
- Enmienda núm. 230, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 4.
- Enmienda núm. 311, del G.P. Ciudadanos, apartado 4.
- Enmienda núm. 312, del G.P. Ciudadanos, apartado 4.
- Enmienda núm. 739, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 4.
- Enmienda núm. 857, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 4.

Artículo 11

- Enmienda núm. 261, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 937, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 613, del G.P. Republicano, apartado 1.

Artículo 12

- Enmienda núm. 614, del G.P. Republicano, apartado 1.
- Enmienda núm. 231, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 740, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 2.
- Enmienda núm. 232, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 4.
- Enmienda núm. 478, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 4.
- Enmienda núm. 859, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 4.
- Enmienda núm. 938, del G.P. VOX, apartado 4.

Artículo 13

- Enmienda núm. 615, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 861, del G.P. Popular en el Congreso, letras a) y nueva.
- Enmienda núm. 479, del Sr. Bel Accensi (GPlu), letra a).
- Enmienda núm. 233, del Sr. Rego Candamil (GPlu), letra b).
- Enmienda núm. 741, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, letra f).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 707

Artículo 14

- Enmienda núm. 616, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 742, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1 y 3.
- Enmienda núm. 313, del G.P. Ciudadanos, apartado 1.
- Enmienda núm. 24, del G.P. EH Bildu, apartado 2.
- Enmienda núm. 862, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 3, 6 y nuevo.
- Enmienda núm. 114, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartados 3 y nuevo.
- Enmienda núm. 480, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 3 y nuevo.
- Enmienda núm. 481, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados nuevos.

Artículo 15

- Enmienda núm. 617, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 939, del G.P. VOX.

Título II

Capítulo I

Artículo 16

- Enmienda núm. 483, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 1, 3 y 5.
- Enmienda núm. 618, del G.P. Republicano, apartado 1.
- Enmienda núm. 619, del G.P. Republicano, apartado 2.
- Enmienda núm. 484, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 3, 5 y 6.
- Enmienda núm. 864, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 3, 5 y 6.
- Enmienda núm. 743, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 3 y 5.
- Enmienda núm. 940, del G.P. VOX, apartados 3 y 4.
- Enmienda núm. 234, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 3.
- Enmienda núm. 235, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 3.
- Enmienda núm. 314, del G.P. Ciudadanos, apartado 3.
- Enmienda núm. 315, del G.P. Ciudadanos, apartado 3.
- Enmienda núm. 317, del G.P. Ciudadanos, apartado 3.
- Enmienda núm. 482, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 3.
- Enmienda núm. 262, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 4.
- Enmienda núm. 620, del G.P. Republicano, apartado 4.
- Enmienda núm. 115, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartado 5.
- Enmienda núm. 318, del G.P. Ciudadanos, apartado 5.
- Enmienda núm. 319, del G.P. Ciudadanos, apartado 5.
- Enmienda núm. 621, del G.P. Republicano, apartado 5.
- Enmienda núm. 316, del G.P. Ciudadanos, apartado nuevo.

Artículo 17

- Enmienda núm. 485, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 867, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 236, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 622, del G.P. Republicano, apartado 1.
- Enmienda núm. 623, del G.P. Republicano, apartado 2.
- Enmienda núm. 486, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 487, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 2.

Artículo 18

- Enmienda núm. 624, del G.P. Republicano.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 708

Artículo 19

- Enmienda núm. 625, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 744, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 25, del G.P. EH Bildu, apartado 1.
- Enmienda núm. 868, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 2.
- Enmienda núm. 941, del G.P. VOX, apartado 2.
- Enmienda núm. 116, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartado 2, letras f) y g).
- Enmienda núm. 488, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 2, letras f) y g).
- Enmienda núm. 82, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 149, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 320, del G.P. Ciudadanos, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 489, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 490, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 4.

Artículo 20

- Enmienda núm. 746, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 2, letras a), e) y nuevas.
- Enmienda núm. 83, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 2, letras a) y nueva.
- Enmienda núm. 117, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartado 2, letras a) y nueva.
- Enmienda núm. 321, del G.P. Ciudadanos, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 330, del G.P. Ciudadanos, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 491, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 492, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 2, letras nuevas.
- Enmienda núm. 745, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 2, letras nuevas.
- Enmienda núm. 870, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 2, letras nuevas.
- Enmienda núm. 438, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 626, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Artículo 21

- Enmienda núm. 942, del G.P. VOX, apartados 1 y 4.
- Enmienda núm. 118, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 150, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 322, del G.P. Ciudadanos, apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 444, del Sr. Guitarte Gimeno (GMx), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 493, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 871, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 627, del G.P. Republicano, apartado 2.

Artículo 22

- Enmienda núm. 943, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 747, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 379, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 151, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartados 3 y 4.
- Enmienda núm. 872, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 5.
- Enmienda núm. 152, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 8.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 709

Capítulo II

Sección 1.ª

Artículo 23

- Enmienda núm. 874, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 1 y 4.
- Enmienda núm. 26, del G.P. EH Bildu, apartado 1.
- Enmienda núm. 237, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 380, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 749, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 1.
- Enmienda núm. 944, del G.P. VOX, apartados 3 y 4.
- Enmienda núm. 494, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 4.
- Enmienda núm. 238, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 5.
- Enmienda núm. 381, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 6.

Artículo 24

- Enmienda núm. 628, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 263, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 828, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 875, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 2.

Artículo 25

- Enmienda núm. 323, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 629, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 239, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 153, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartados 1, 2 y 5.
- Enmienda núm. 750, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1 y 3.

Artículo 26

- Enmienda núm. 945, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 240, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 630, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 154, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartados 1, 2 y 4.
- Enmienda núm. 751, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1, 2 y 4.
- Enmienda núm. 27, del G.P. EH Bildu, apartado 1.
- Enmienda núm. 495, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 876, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 28, del G.P. EH Bildu, apartado 2.
- Enmienda núm. 29, del G.P. EH Bildu, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 424, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado nuevo.

Artículo 27

- Enmienda núm. 324, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 946, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 631, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 752, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1, 3 y 4.
- Enmienda núm. 877, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 1 y 3.
- Enmienda núm. 497, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 1, 4 y nuevo.
- Enmienda núm. 241, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartados 1 y nuevo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 710

- Enmienda núm. 155, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 382, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 496, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 499, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 3 y nuevo.
- Enmienda núm. 84, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 3.
- Enmienda núm. 158, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 3.
- Enmienda núm. 498, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 3.
- Enmienda núm. 30, del G.P. EH Bildu, apartado 4.
- Enmienda núm. 156, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 4.
- Enmienda núm. 325, del G.P. Ciudadanos, apartado 4.
- Enmienda núm. 326, del G.P. Ciudadanos, apartado 4.
- Enmienda núm. 383, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 4.
- Enmienda núm. 500, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 4.
- Enmienda núm. 157, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 425, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 501, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 502, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado nuevo.

Artículo 28

- Enmienda núm. 947, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 632, del G.P. Republicano, apartados 1, 2 y 3.
- Enmienda núm. 753, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1,3 y 4.
- Enmienda núm. 85, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 4.
- Enmienda núm. 503, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 4.

Sección 2.ª

Artículo 29

- Enmienda núm. 633, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 508, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 878, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 86, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 159, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 242, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 327, del G.P. Ciudadanos, apartado 1.
- Enmienda núm. 328, del G.P. Ciudadanos, apartado 1.
- Enmienda núm. 329, del G.P. Ciudadanos, apartado 1.
- Enmienda núm. 445, del Sr. Guitarte Gimeno (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 504, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 505, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 506, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 754, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 1.
- Enmienda núm. 948, del G.P. VOX, apartado 1.
- Enmienda núm. 87, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 2.
- Enmienda núm. 160, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.
- Enmienda núm. 507, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 509, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 31, del G.P. EH Bildu, apartado 3.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 711

Artículo 30

- Enmienda núm. 161, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 634, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 949, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 950, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 119, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartados 3 y 4.
- Enmienda núm. 511, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 3 y 4.
- Enmienda núm. 755, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 3 y 4.
- Enmienda núm. 879, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 3 y 4.
- Enmienda núm. 32, del G.P. EH Bildu, apartado 3.
- Enmienda núm. 33, del G.P. EH Bildu, apartado 3.
- Enmienda núm. 384, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 3.
- Enmienda núm. 426, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 3.
- Enmienda núm. 162, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 4.
- Enmienda núm. 510, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 4.

Artículo 31

- Enmienda núm. 120, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), letras a), c) y e).
- Enmienda núm. 512, del Sr. Bel Accensi (GPlu), letras a), c) y e).
- Enmienda núm. 951, del G.P. VOX, letras a), c) y e).
- Enmienda núm. 88, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), letra e).
- Enmienda núm. 880, del G.P. Popular en el Congreso, letra e).
- Enmienda núm. 163, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), letra nueva.

Artículo 32

- Enmienda núm. 952, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 164, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.

Sección 3.ª

Artículo 33

- Enmienda núm. 513, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 882, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 635, del G.P. Republicano, letra nueva.

Artículo 34

- Enmienda núm. 165, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 636, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 756, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1, 2 y 3.
- Enmienda núm. 883, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 1, 2 y 4.
- Enmienda núm. 89, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 331, del G.P. Ciudadanos, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 385, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 516, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 953, del G.P. VOX, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 34, del G.P. EH Bildu, apartado 1.
- Enmienda núm. 166, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 168, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 514, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 712

- Enmienda núm. 515, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 1.
- Enmienda núm. 35, del G.P. EH Bildu, apartado 3.
- Enmienda núm. 167, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 3.

Artículo 35

- Enmienda núm. 36, del G.P. EH Bildu, al título del artículo.
- Enmienda núm. 637, del G.P. Republicano, apartado 4 y nuevo.
- Enmienda núm. 37, del G.P. EH Bildu, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 757, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados nuevos.

Artículo 36

- Enmienda núm. 38, del G.P. EH Bildu, al título del artículo.
- Enmienda núm. 758, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 638, del G.P. Republicano, apartados 1, 2 y 4.
- Enmienda núm. 39, del G.P. EH Bildu, apartado 1.
- Enmienda núm. 386, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado 1.
- Enmienda núm. 884, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 2 y 5.
- Enmienda núm. 40, del G.P. EH Bildu, apartado 2.
- Enmienda núm. 41, del G.P. EH Bildu, apartado 3.
- Enmienda núm. 388, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado 3.
- Enmienda núm. 829, del G.P. Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 42, del G.P. EH Bildu, apartado 4.
- Enmienda núm. 387, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado 5.

Sección 4.^a

Artículo 37

- Enmienda núm. 517, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartados 1, 2 y 4.
- Enmienda núm. 885, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 1, 2 y 4.
- Enmienda núm. 518, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartados 2 y 4.
- Enmienda núm. 44, del G.P. EH Bildu, apartado 2.
- Enmienda núm. 519, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 2.
- Enmienda núm. 640, del G.P. Republicano, apartado 2.
- Enmienda núm. 760, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 2.
- Enmienda núm. 639, del G.P. Republicano, apartado 4.

Artículo 38

- Enmienda núm. 761, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 389, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado 1.
- Enmienda núm. 45, del G.P. EH Bildu, apartado 2.
- Enmienda núm. 886, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 2.

Artículo 39

- Enmienda núm. 954, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 521, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 763, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 887, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 46, del G.P. EH Bildu, apartado 1.
- Enmienda núm. 520, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 1.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 713

- Enmienda núm. 47, del G.P. EH Bildu, apartado 2.
- Enmienda núm. 435, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado nuevo.

Título III

- Enmienda núm. 764, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Capítulo I

- Enmienda núm. 641, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 765, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Artículo 40

- Enmienda núm. 642, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 522, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 1, 2 y 3.
- Enmienda núm. 766, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1, 2 y 3.
- Enmienda núm. 643, del G.P. Republicano, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 523, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 2 y 3.
- Enmienda núm. 888, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 2 y 3.
- Enmienda núm. 332, del G.P. Ciudadanos, apartado 2.
- Enmienda núm. 334, del G.P. Ciudadanos, apartado 2.
- Enmienda núm. 333, del G.P. Ciudadanos, apartado 3.
- Enmienda núm. 269, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado nuevo.

Artículo 41

- Enmienda núm. 644, del G.P. Republicano.

Artículo 42

- Enmienda núm. 335, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 169, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 264, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 443, del Sr. Guitarte Gimeno (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 524, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 645, del G.P. Republicano, apartado 1.
- Enmienda núm. 890, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.

Artículo 43

- Enmienda núm. 646, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 767, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1, 2 y 3.
- Enmienda núm. 121, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartado 3 y apartados nuevos.
- Enmienda núm. 891, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 3 y apartados nuevos.
- Enmienda núm. 390, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 3.
- Enmienda núm. 830, del G.P. Socialista, apartado nuevo.

Capítulo II

Artículo 44

- Enmienda núm. 122, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu).
- Enmienda núm. 895, del G.P. Popular en el Congreso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 714

Artículo 45

- Enmienda núm. 123, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu).
- Enmienda núm. 898, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 447, del Sr. Rego Candamil (GPlu), letra a).
- Enmienda núm. 243, del Sr. Rego Candamil (GPlu), letra c).
- Enmienda núm. 647, del G.P. Republicano, letras d), g) y nueva.
- Enmienda núm. 769, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, letras d), g) y nuevas.
- Enmienda núm. 170, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), letras d) y nuevas.
- Enmienda núm. 525, del Sr. Bel Accensi (GPlu), letras d) y nuevas.
- Enmienda núm. 49, del G.P. EH Bildu, letra d).
- Enmienda núm. 50, del G.P. EH Bildu, letras nuevas.
- Enmienda núm. 427, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), letra nueva.
- Enmienda núm. 436, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), letra nueva.

Artículo 46

- Enmienda núm. 900, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1, letra d) y apartados 3 y 5.
- Enmienda núm. 526, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1, letras a) y d)
- Enmienda núm. 770, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 1, letras c) y f)
- Enmienda núm. 90, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 1, letras c).
- Enmienda núm. 527, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1, letra c).
- Enmienda núm. 51, del G.P. EH Bildu, letra f).
- Enmienda núm. 649, del G.P. Republicano, letra f).
- Enmienda núm. 448, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 1, letra nueva.
- Enmienda núm. 449, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 4.
- Enmienda núm. 648, del G.P. Republicano, apartado 4.
- Enmienda núm. 244, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 5.

Artículo 47

- Enmienda núm. 245, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 528, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 771, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 1.
- Enmienda núm. 901, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 650, del G.P. Republicano, apartado 2.

Artículo 48

- Enmienda núm. 772, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1, 4 y 5.
- Enmienda núm. 902, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 651, del G.P. Republicano, apartados 1 y 4.
- Enmienda núm. 52, del G.P. EH Bildu, apartado 2.
- Enmienda núm. 391, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 450, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 5.

Artículo 49

- Enmienda núm. 653, del G.P. Republicano, apartados 2, 3 y nuevo.
- Enmienda núm. 773, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 2, 3 y nuevo.
- Enmienda núm. 451, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 246, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 3.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 715

- Enmienda núm. 452, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 3.
- Enmienda núm. 453, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 5.
- Enmienda núm. 530, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 5.
- Enmienda núm. 652, del G.P. Republicano, apartado 5.
- Enmienda núm. 270, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado nuevo.

Artículo 50

- Enmienda núm. 454, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 774, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 124, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu).
- Enmienda núm. 171, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 336, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 654, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 903, del G.P. Popular en el Congreso.

Capítulo III

Artículo 51

- Enmienda núm. 655, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Artículo 52

- Enmienda núm. 657, del G.P. Republicano, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 775, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 955, del G.P. VOX, apartados 1 y 3.
- Enmienda núm. 53, del G.P. EH Bildu, apartado 1.
- Enmienda núm. 265, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 392, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 393, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 532, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 904, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 394, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 442, del Sr. Errejón Galván (GPlu) y de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu), apartado 3.
- Enmienda núm. 656, del G.P. Republicano, apartado 3.

Artículo 53

- Enmienda núm. 54, del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 956, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 776, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1, 2, 4, 5 y 6.
- Enmienda núm. 395, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 907, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 4 y 9.
- Enmienda núm. 125, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartado 7.
- Enmienda núm. 658, del G.P. Republicano, apartado 8.

Artículo 54

- Enmienda núm. 957, del G.P. VOX, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 396, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 831, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 909, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 3 y nuevo
- Enmienda núm. 777, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 3.
- Enmienda núm. 247, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado nuevo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 716

Artículo 55

- Enmienda núm. 271, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 659, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 778, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 397, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), letra a).

Título IV

- Enmienda núm. 779, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Artículo 56

- Enmienda núm. 958, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 108, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartados 1, 2 y 4.
- Enmienda núm. 534, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 1, 2 y 4.
- Enmienda núm. 780, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1, 2 y 4.
- Enmienda núm. 248, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartados 1 y 3.
- Enmienda núm. 126, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartados 1, 4 y nuevo.
- Enmienda núm. 912, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 1, 4 y nuevo.
- Enmienda núm. 398, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartados 1 y 4.
- Enmienda núm. 536, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 1 y 4.
- Enmienda núm. 91, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 2.
- Enmienda núm. 660, del G.P. Republicano, apartado 2.
- Enmienda núm. 55, del G.P. EH Bildu, apartado 4.
- Enmienda núm. 172, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 4.
- Enmienda núm. 535, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 661, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Artículo 57

- Enmienda núm. 959, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 781, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1, 2 y 3.
- Enmienda núm. 538, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 2 y nuevo.
- Enmienda núm. 173, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 441, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartados nuevos.
- Enmienda núm. 537, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados nuevos.

Artículo 58

- Enmienda núm. 960, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 783, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 662, del G.P. Republicano, apartado 1, letras a) y c).
- Enmienda núm. 127, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 539, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 913, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 541, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1, letras b) y nuevas.
- Enmienda núm. 540, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1, letras c) y nuevas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 717

Artículo 59

- Enmienda núm. 961, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 914, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 542, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1, letras a) y b).
- Enmienda núm. 129, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 399, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 543, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 174, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1, letra b).
- Enmienda núm. 544, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1, letra b).
- Enmienda núm. 663, del G.P. Republicano, apartado 1, letra b).
- Enmienda núm. 128, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartados 3 y 5.

Artículo 60

- Enmienda núm. 962, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 175, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartados 1 y 3.
- Enmienda núm. 400, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartados 1 y 3.
- Enmienda núm. 545, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 1 y 3.
- Enmienda núm. 546, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 1 y 3.
- Enmienda núm. 92, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 664, del G.P. Republicano, apartado 3, letras a) y c).
- Enmienda núm. 93, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 3, letra c).
- Enmienda núm. 915, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 3, letra d).
- Enmienda núm. 94, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 3, letra d).
- Enmienda núm. 130, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartado 3, letra d).

Artículo 61

- Enmienda núm. 963, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 176, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 547, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 784, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 1.

Artículo 62

- Enmienda núm. 964, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 785, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 177, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 401, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 548, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1.

Título V

Capítulo I

- Enmienda núm. 786, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 665, del G.P. Republicano.

Sección 1.^a

- Enmienda núm. 666, del G.P. Republicano.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 718

Artículo 63

- Enmienda núm. 272, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 921, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 95, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 2.

Artículo 64

- Enmienda núm. 273, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 667, del G.P. Republicano, apartado 1.
- Enmienda núm. 668, del G.P. Republicano, apartado 5.

Artículo 65

- Enmienda núm. 274, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 669, del G.P. Republicano.

Artículo 66

- Enmienda núm. 275, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 922, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 2 y nuevo.
- Enmienda núm. 178, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2, letra d).

Artículo 67

- Enmienda núm. 276, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

Artículo 68

- Enmienda núm. 277, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

Artículo 69

- Enmienda núm. 278, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 550, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 4.
- Enmienda núm. 923, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 4.

Artículo 70

- Enmienda núm. 279, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

Sección 2.^a

- Enmienda núm. 670, del G.P. Republicano.

Artículo 71

- Enmienda núm. 280, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

Artículo 72

- Enmienda núm. 281, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

Artículo 73

- Enmienda núm. 282, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 283, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 924, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 551, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 3.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 719

Artículo 74

— Enmienda núm. 284, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

Artículo 75

— Enmienda núm. 285, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

Artículo 76

— Enmienda núm. 286, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

Sección 3.ª

— Enmienda núm. 671, del G.P. Republicano.

Artículo 77

— Enmienda núm. 287, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

— Enmienda núm. 96, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 3, letras f) y g) nuevas.

— Enmienda núm. 439, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 3, letras f) y g) nuevas.

Artículo 78

— Enmienda núm. 288, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

Artículo 79

— Enmienda núm. 289, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

Artículo 80

— Enmienda núm. 290, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

Sección 4.ª

Artículo 81

— Enmienda núm. 291, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

— Enmienda núm. 672, del G.P. Republicano.

— Enmienda núm. 965, del G.P. VOX, apartado 1.

— Enmienda núm. 673, del G.P. Republicano, apartado 2.

Capítulo II

— Enmienda núm. 674, del G.P. Republicano.

— Enmienda núm. 787, del G.P. Confederado de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Artículo 82

— Enmienda núm. 292, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

— Enmienda núm. 97, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartados g) y h) nuevos.

Artículo 83

— Enmienda núm. 293, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

— Enmienda núm. 675, del G.P. Republicano.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 720

Artículo 84

— Enmienda núm. 294, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

Artículo 85

— Enmienda núm. 295, del Sr. Rego Candamil (GPlu).

Capítulo III

Artículo 86

- Enmienda núm. 296, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 552, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 788, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1 y 3.
- Enmienda núm. 676, del G.P. Republicano, apartado 2.

Artículo 87

- Enmienda núm. 677, del G.P. Republicano, apartado 1.
- Enmienda núm. 678, del G.P. Republicano, apartado 2.

Artículo 88

- Enmienda núm. 553, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 926, del G.P. Popular en el Congreso.

Artículo 89

— Sin enmiendas.

Artículo 90

— Enmienda núm. 679, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Artículo 91

— Enmienda núm. 789, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1, 2 y 3.

Artículo 92

- Enmienda núm. 790, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 554, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado nuevo.

Artículo 93

- Enmienda núm. 297, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 337, del G.P. Ciudadanos, apartado 1.
- Enmienda núm. 555, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 791, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 1.
- Enmienda núm. 556, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 338, del G.P. Ciudadanos, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 927, del G.P. Popular en el Congreso, apartados nuevos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 721

Capítulo IV

Artículo 94

- Enmienda núm. 792, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 2, letra b) y apartado 3.
- Enmienda núm. 339, del G.P. Ciudadanos, apartado 2.
- Enmienda núm. 557, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 179, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 3, letra e).
- Enmienda núm. 558, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 3, letra nueva.
- Enmienda núm. 892, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 3, letra nueva.

Título VI

Artículo 95

- Enmienda núm. 680, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 98, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx).
- Enmienda núm. 893, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 56, del G.P. EH Bildu, apartados nuevos.
- Enmienda núm. 793, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados nuevos
- Enmienda núm. 428, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 429, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado nuevo.

Artículo 96

- Enmienda núm. 99, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 249, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 181, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2, letras nuevas.
- Enmienda núm. 559, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 2, letra nueva y apartado nuevo.
- Enmienda núm. 896, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 2, letras f) y g) y apartado nuevo.
- Enmienda núm. 681, del G.P. Republicano, apartados 3 y 4.
- Enmienda núm. 180, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 182, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 340, del G.P. Ciudadanos, apartado nuevo.

Artículo 97

- Enmienda núm. 250, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 682, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 966, del G.P. VOX.

Artículo 98

- Enmienda núm. 967, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 683, del G.P. Republicano, apartado 2.

Título VII

Artículo 99

- Enmienda núm. 899, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 684, del G.P. Republicano, apartado 2.

Artículo 100

- Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 722

Artículo 101

— Sin enmiendas.

Título VIII

— Enmienda núm. 685, del G.P. Republicano.

Artículo 102

— Sin enmiendas.

Artículo 103

— Enmienda núm. 686, del G.P. Republicano, letras b) y c).

Artículo 104

— Enmienda núm. 794, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 1 y 2.

— Enmienda núm. 687, del G.P. Republicano, apartado 2.

Artículo 105

— Enmienda núm. 688, del G.P. Republicano, apartados 2 y 3.

Artículo 106

— Enmienda núm. 795, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

— Enmienda núm. 57, del G.P. EH Bildu, apartado 1.

— Enmienda núm. 58, del G.P. EH Bildu, apartado 2.

Artículo 107

— Sin enmiendas.

Artículo 108

— Sin enmiendas.

Artículo 109

— Sin enmiendas.

Artículos nuevos

— Enmienda núm. 2, del Sr. Baldoví Roda (GPlu).

— Enmienda núm. 43, del G.P. EH Bildu.

— Enmienda núm. 48, del G.P. EH Bildu.

— Enmienda núm. 136, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu).

— Enmienda núm. 183, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

— Enmienda núm. 184, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

— Enmienda núm. 185, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

— Enmienda núm. 186, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

— Enmienda núm. 361, del G.P. Ciudadanos.

— Enmienda núm. 408, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu).

— Enmienda núm. 409, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu).

— Enmienda núm. 410, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu).

— Enmienda núm. 411, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu).

— Enmienda núm. 412, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu).

— Enmienda núm. 446, del Sr. Guitarte Gimeno (GMx).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 723

- Enmienda núm. 529, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 531, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 533, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 549, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 560, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 701, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 702, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 703, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 748, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 759, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 762, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 768, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 782, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 906, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 919, del G.P. Popular en el Congreso.

Disposición adicional primera

- Enmienda núm. 968, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 298, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 796, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 2.
- Enmienda núm. 561, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 3.

Disposición adicional segunda

- Enmienda núm. 969, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 187, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

Disposición adicional tercera

- Enmienda núm. 908, del G.P. Popular en el Congreso.

Disposición adicional cuarta

- Sin enmiendas.

Disposición adicional quinta

- Enmienda núm. 402, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 797, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 1.
- Enmienda núm. 59, del G.P. EH Bildu, apartado 2.

Disposición adicional sexta

- Enmienda núm. 970, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 60, del G.P. EH Bildu, apartado 2 y apartados nuevos.
- Enmienda núm. 403, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu), apartado 2.
- Enmienda núm. 798, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 2.

Disposición adicional séptima

- Enmienda núm. 689, del G.P. Republicano.

Disposición adicional octava

- Enmienda núm. 690, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 61, del G.P. EH Bildu, apartado 1.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 724

- Enmienda núm. 911, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1, letras nuevas, y apartados 2 y 3.
- Enmienda núm. 62, del G.P. EH Bildu, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 799, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado nuevo.

Disposición adicional novena

- Enmienda núm. 251, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 562, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 563, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado 1.
- Enmienda núm. 917, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 188, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado nuevo.

Disposición adicional décima

- Enmienda núm. 691, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 692, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 800, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Disposición adicional undécima

- Enmienda núm. 347, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 63, del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 189, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 190, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 252, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 404, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu).
- Enmienda núm. 564, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 693, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 801, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 920, del G.P. Popular en el Congreso.

Disposiciones adicionales nuevas

- Enmienda núm. 704, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 4, del Sr. Baldoví Roda (GPlu).
- Enmienda núm. 64, del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 65, del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 66, del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 67, del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 68, del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 69, del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 70, del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 71, del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 72, del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 101, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx).
- Enmienda núm. 102, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx).
- Enmienda núm. 103, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx).
- Enmienda núm. 104, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx).
- Enmienda núm. 105, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx).
- Enmienda núm. 109, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx).
- Enmienda núm. 110, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx).
- Enmienda núm. 191, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 299, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 300, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 345, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 346, del G.P. Ciudadanos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 725

- Enmienda núm. 348, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 352, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 357, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 358, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 359, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 413, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu).
- Enmienda núm. 414, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu).
- Enmienda núm. 415, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu).
- Enmienda núm. 416, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu).
- Enmienda núm. 417, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu).
- Enmienda núm. 418, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu).
- Enmienda núm. 419, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu).
- Enmienda núm. 565, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 566, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 567, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 568, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 569, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 570, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 705, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 706, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 707, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 708, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 709, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 710, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 802, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 803, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 804, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 805, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 806, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 807, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 808, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 809, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 810, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 811, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 812, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 837, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 855, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 858, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 860, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 863, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 865, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 866, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 925, del G.P. Popular en el Congreso.

Disposición transitoria primera

- Sin enmiendas.

Disposición transitoria segunda

- Enmienda núm. 131, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu).
- Enmienda núm. 132, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu).
- Enmienda núm. 253, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 341, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 571, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 694, del G.P. Republicano.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 726

- Enmienda núm. 869, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 106, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx), apartado b).

Disposición transitoria tercera

- Enmienda núm. 3, del Sr. Baldoví Roda (GPLu).
- Enmienda núm. 873, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 254, del Sr. Rego Candamil (GPLu).
- Enmienda núm. 813, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 73, del G.P. EH Bildu, apartado 1.
- Enmienda núm. 405, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu), apartado 1.
- Enmienda núm. 572, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 1.
- Enmienda núm. 74, del G.P. EH Bildu, apartado 2.
- Enmienda núm. 75, del G.P. EH Bildu, apartado 3.

Disposición transitoria cuarta

- Sin enmiendas.

Disposición transitoria quinta

- Sin enmiendas.

Disposición transitoria sexta

- Enmienda núm. 971, del G.P. VOX, apartado 1.
- Enmienda núm. 573, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 4.

Disposición transitoria séptima

- Enmienda núm. 972, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 814, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, párrafo nuevo.

Disposición transitoria octava

- Enmienda núm. 574, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado nuevo.

Disposiciones transitorias nuevas

- Enmienda núm. 107, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx).
- Enmienda núm. 420, de la Sra. Sabanés Nadal (GPLu) y del Sr. Errejón Galván (GPLu).
- Enmienda núm. 575, del Sr. Bel Accensi (GPLu).
- Enmienda núm. 711, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 815, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 838, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 839, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 881, del G.P. Popular en el Congreso.

Disposición derogatoria única

- Sin enmiendas.

Disposición final primera. Modificación texto refundido Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

- Enmienda núm. 816, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 695, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 832, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 973, del G.P. VOX.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 727

Disposición final segunda. Modificación Real Decreto Legislativo 2/2004

- Enmienda núm. 889, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 974, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 133, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartado Uno.
- Enmienda núm. 193, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado Uno.
- Enmienda núm. 351, del G.P. Ciudadanos, apartado Uno.
- Enmienda núm. 576, del Sr. Bel Accensi (GPlu), apartado Dos.
- Enmienda núm. 696, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Disposición final tercera. Modificación texto refundido Ley Estatuto de los Trabajadores

- Enmienda núm. 975, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 194, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 577, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 833, del G.P. Socialista.

Disposición final cuarta. Modificación Ley 16/1987

- Enmienda núm. 100, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx) y de la Sra. Fernández Pérez (GMx).
- Enmienda núm. 134, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu).
- Enmienda núm. 135, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu).
- Enmienda núm. 195, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 342, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 354, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 355, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 362, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 697, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 698, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 817, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 834, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 894, del G.P. Popular en el Congreso.

Disposición final quinta. Modificación Ley 37/2015

- Enmienda núm. 818, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 819, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Disposición final sexta. Modificación Ley 38/2015

- Enmienda núm. 578, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 820, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 835, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 897, del G.P. Popular en el Congreso.

Disposición final séptima. Modificación Ley 48/1960

- Enmienda núm. 76, del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 821, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 836, del G.P. Socialista.

Disposición final octava.

- Enmienda núm. 196, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 699, del G.P. Republicano.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 136-3

13 de abril de 2023

Pág. 728

Disposición final novena.

— Sin enmiendas.

Disposición final décima.

- Enmienda núm. 197, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 406, de la Sra. Sabanés Nadal (GPlu) y del Sr. Errejón Galván (GPlu).
- Enmienda núm. 579, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 580, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 700, del G.P. Republicano.

Disposición final undécima.

— Sin enmiendas.

Disposiciones finales nuevas

- Enmienda núm. 192, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 1, de la Sra. Fernández Pérez (GMx) y de la Sra. Oramas González-Moro (GMx).
- Enmienda núm. 198, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 343, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 344, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 349, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 350, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 353, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 356, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 581, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 582, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 583, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 584, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 585, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 586, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 587, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 588, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 589, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 590, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 591, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 592, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 593, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 712, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 713, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 714, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 715, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 716, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 822, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 823, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 824, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 825, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 840, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 841, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 842, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 905, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 910, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 916, del G.P. Popular en el Congreso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Anexo I

- Enmienda núm. 360, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 594, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 595, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 596, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 918, del G.P. Popular en el Congreso.

Anexo II

- Enmienda núm. 826, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

La presente publicación recoge la reproducción literal de las enmiendas presentadas en el Registro electrónico de la Dirección de Comisiones de la Secretaría General del Congreso de los Diputados.